

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Décret n° 2011-357 du 31 mars 2011 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte (SEAM) pour la concession de l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi à Mayotte et le cahier des charges annexé à cette convention

NOR : DEVA1103138D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu le code civil, notamment son article 1^{er} ;

Vu le code de l'aviation civile (partie réglementaire), notamment son livre II ;

Vu le code civil, notamment son article 1382 ;

Vu le code de commerce, notamment son article L. 233-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 221-6, L. 571-15, L. 572-2 et L. 572-6 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article LO 6113-1 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code monétaire et financier, notamment ses articles L. 313-23 à L. 313-28 et L. 515-15 et suivants ;

Vu le code des transports (partie législative), notamment le livre III de sa partie VI ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment son article L. 147-3 ;

Vu la loi organique n° 2010-1486 du 7 décembre 2010 relative au département de Mayotte, notamment son article 2 ;

Vu la loi n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction ;

Vu la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, notamment ses articles 38 et 40 ;

Vu l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, notamment son article 29 ;

Vu le décret n° 93-471 du 24 mars 1993 modifié portant application de l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relatif à la publicité des délégations de service public ;

Vu la saisine du conseil général de Mayotte en date du 17 février 2011 ;

Vu l'urgence ;

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

Décrète :

Art. 1^{er}. – Sont approuvés :

1° La convention de concession conclue entre l'Etat et la Société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte (SEAM) portant sur la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi à Mayotte, ainsi que sur la conception, le financement, la construction et la mise en service d'une nouvelle aérogare sur cet aérodrome ;

2° Le cahier des charges de la concession et ses annexes.

Un exemplaire de la convention de concession, du cahier des charges et de ses annexes est annexé au présent décret (1).

Art. 2. – Les frais de publication au *Journal officiel* de la République française et d'impression du présent décret, du contrat de concession et du cahier des charges annexé sont à la charge de la Société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte (SEAM).

Art. 3. – La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement, la ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargée de l'outre-mer, et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et qui entrera immédiatement en vigueur.

Fait le 31 mars 2011.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

*La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,*
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

*Le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration,*
CLAUDE GUÉANT

*La ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,*
CHRISTINE LAGARDE

*Le ministre du budget, des comptes publics,
de la fonction publique et de la réforme de l'Etat,
porte-parole du Gouvernement,*
FRANÇOIS BAROIN

*La ministre auprès du ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales,
et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,*
MARIE-LUCE PENCHARD

*Le secrétaire d'Etat
auprès de la ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
chargé des transports,*
THIERRY MARIANI

(1) Le cahier des charges et les annexes sont consultables, sous réserve du respect des secrets protégés par la loi en ce qui concerne certaines pièces, auprès de la direction générale de l'aviation civile, 50, rue Henry-Farman, 75015 Paris, et de la préfecture de Mayotte, BP 676, 97600 Mamoudzou, Mayotte.

A N N E X E

CONVENTION DE CONCESSION RELATIVE À L'AÉRODROME DE DZAOUZDI

Entre l'Etat,

représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, dénommé dans le présent document et dans le cahier des charges y annexé « le concédant », d'une part,

Et la Société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte (SEAM)
au capital de 37 000 euros ayant son siège à l'aéroport de Dzaoudzi, 97610 Pamandzi, Mayotte, immatriculée au RCS de Mamoudzou sous le numéro 529 025 405, représentée par Gérard MAYER, dûment habilité à cet effet, dénommée dans le présent document et dans le cahier des charges y annexé « le concessionnaire », d'autre part,

sous réserve de l'approbation de la présente convention par décret en Conseil d'Etat, il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat confie à la Société d'exploitation de l'aéroport de Mayotte (SEAM), qui l'accepte, la concession de l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi, à Mayotte.

Article 2

Le concessionnaire s'engage à exécuter la concession de l'aérodrome de Dzaoudzi à ses frais, risques et périls dans les conditions fixées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 3

La présente convention et son cahier des charges entrent en vigueur dès la publication au *Journal officiel* de la République française du décret en Conseil d'Etat les approuvant, conformément aux dispositions de l'article R. 223-2 du code de l'aviation civile.

Toutefois,

- (i) les études et prestations mentionnées à l'annexe 10 sont réalisées dès l'entrée en vigueur de la présente convention ;
- (ii) la mission d'exploitation de l'aérodrome n'est exercée par le concessionnaire qu'à compter de la date d'entrée en vigueur du tarif des redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports fixé par l'arrêté préfectoral du 5 janvier 2011 ;
- (iii) le début des travaux à réaliser par le concessionnaire intervient comme il est mentionné à l'article 4.2 du cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 4

La durée de la présente convention est de quinze ans à compter du début de l'exploitation de l'aérodrome par le concessionnaire tel que précisé au ii) de son article 3, sans préjudice d'une prorogation de cette durée en raison de retards non imputables au concessionnaire.

Fait le 22 mars 2011.

Pour l'Etat :

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
des transports et du logement,*

Pour la ministre
et par délégation :

*Le directeur général
de l'aviation civile,*

P. GANDIL

Pour la Société d'exploitation
de l'aéroport
de Mayotte (SEAM) :

*Le président,
G. MAYER*

A n n e x e***Cahier des charges applicable
à la concession de l'aérodrome de Dzaoudzi***TITRE I^{er}**OBJET, NATURE ET CARACTÉRISTIQUES
DE LA CONCESSION**Article 1^{er}*Objet de la concession*

- I. – La présente convention de concession a pour objet une mission de service public portant sur :
- la conception, le financement, la construction, l'entretien et la maintenance d'une nouvelle aérogare et des ouvrages connexes (parkings, voies de desserte etc.) sur l'aérodrome de Dzaoudzi, à Mayotte, étant précisé que le concessionnaire doit assurer l'aménagement et le développement de l'aérodrome de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs, et réaliser les investissements nécessaires à cet effet ;
 - la réalisation des travaux d'adaptation des pistes et aménagements existant au Boeing B777-300ER ;

- l’entretien et la maintenance de l’ensemble des ouvrages et équipements relevant du périmètre de l’aérodrome ;
- la réhabilitation, la construction ou la destruction des ouvrages et équipements relevant du périmètre de l’aérodrome ;
- l’exploitation de l’aérodrome dans les conditions du présent cahier des charges et conformément aux dispositions de droit commun relatives à tout exploitant d’aérodrome, ainsi qu’aux dispositions particulières qui lui sont applicables.

Au titre de cette mission d’exploitation, il fournit un service aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d’aéronefs, des administrations et entreprises dont l’intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public. Il prend les dispositions pour assurer, en ce qui concerne les missions dont il a la charge, la mise en œuvre du principe de continuité de ce service, le cas échéant en collaboration avec les services de l’Etat et l’établissement public Météo-France. Il veille à ce que ses sous-contractants appliquent le même principe.

II. – Le concessionnaire exerce l’ensemble des activités relevant de la concession à ses frais, risques et périls, sous réserve des dispositions du présent cahier des charges.

La convention de concession est complétée, s’il y a lieu, par des protocoles destinés à préciser certaines mesures techniques d’exécution. Ces protocoles sont conclus entre le concessionnaire et, selon le cas, le directeur du service de l’aviation civile océan Indien ou le prestataire de services de navigation aérienne.

Article 2

Assiette de la concession

I. – Les biens meubles ou immeubles mis à disposition du concessionnaire par l’Etat à la date du début de l’exploitation de l’aérodrome et ceux acquis ou réalisés par le concessionnaire se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres.

Ils sont définis de la façon suivante :

I-1. Biens de retour.

Ils se composent :

- de l’ensemble des biens mis à disposition du concessionnaire par l’Etat ;
- des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, réseaux et œuvres intellectuelles (plans, bases de données...) nécessaires à l’exploitation de la concession, réalisés, renouvelés ou acquis par le concessionnaire ;
- des biens mobiliers nécessaires à l’exploitation de la concession, réalisés, renouvelés ou acquis par le concessionnaire.

Sous réserve des dispositions de l’article 3 du présent cahier des charges, ces biens appartiennent à l’Etat dès leur mise à disposition, achèvement ou acquisition, et s’incorporent parallèlement au domaine de l’Etat.

Toutefois, les biens mobiliers nécessaires à l’exploitation acquis par le concessionnaire ne deviennent propriété de l’Etat qu’à l’expiration du présent contrat de concession.

Ils reviennent obligatoirement à l’Etat dans les hypothèses prévues aux articles 81, 82 et 83 du présent cahier des charges.

I-2. Biens de reprise.

Ils se composent des biens acquis ou réalisés par le concessionnaire, utiles à l’exploitation du service, autres que les biens de retour et les biens propres.

Ces biens pourront devenir, au terme du présent contrat, pour quelque cause que ce soit, la propriété de l’Etat s’il exerce sa faculté de rachat, dans les conditions prévues à l’article 83 du présent cahier des charges.

Pendant la durée du contrat, ces biens sont considérés appartenir au concessionnaire. Toutefois, ce dernier ne peut en disposer à la fin du présent contrat que si l’Etat ne les réclame pas.

I-3. Biens propres.

Ils se composent des biens non financés, même pour partie, par les ressources disponibles au titre du présent contrat de concession et qui ne sont grevés d’aucune clause de retour obligatoire ou facultatif.

Ils appartiennent en pleine propriété au délégataire dans les limites fixées par le droit domanial. En fin de concession, le concédant n’a aucune obligation de reprendre ses biens.

Les biens propres sont librement cessibles par le délégataire au prix qu’il détermine librement.

II. – Au plus tard six mois après la date d’entrée en vigueur de la convention de concession, un inventaire est établi contradictoirement, aux frais du concessionnaire, classant les biens selon les trois catégories mentionnées au I. Cet inventaire figure sous l’annexe 2 du présent cahier des charges, en substitution de l’inventaire joint au moment de la conclusion du contrat.

Cet inventaire est mis à jour par les parties tous les 2 (deux) ans à compter de la date anniversaire de l’entrée en vigueur de la présente convention de concession.

A cette occasion, le ministre chargé de l’aviation civile et le concessionnaire s’accordent sur le classement des biens en biens de retour, de reprise et en biens propres. A défaut d’accord, la répartition des biens entre ces trois catégories est fixée par le ministre chargé de l’aviation civile.

Le concessionnaire communique à tout moment au ministre chargé de l'aviation civile, à sa demande, la liste des biens de la concession immobilisés à l'issue du dernier exercice clos.

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par le ministre chargé de l'aviation civile y sont annexés dans un délai raisonnable. Ils sont établis aux frais du concessionnaire.

Le concessionnaire fait, si nécessaire, établir à ses frais, dans le délai fixé par le ministre chargé de l'aviation civile, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains incorporés à la concession. Ces documents sont communiqués au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur du service de l'aviation civile océan Indien.

III. – Le concessionnaire peut, sous réserve des pouvoirs conférés par la loi aux services de l'Etat et après autorisation expresse du ministre chargé de l'aviation civile, mettre au rebut ou céder des biens de retour qui ne seraient plus nécessaires à la concession, à l'exception de ceux qui relèvent du domaine public.

Les biens de retour mis au rebut ou cédés sont, à l'occasion de la mise à jour de l'inventaire figurant en annexe 2 du présent cahier des charges, radiés dudit inventaire.

IV. – Le concessionnaire accepte les biens apportés par l'Etat dans l'état où ils se trouvent, sauf recours en garantie décennale et biennale et sous réserve des vices cachés.

Article 3

Contrats ou engagements conclus antérieurement à l'entrée en vigueur de la concession et régime du personnel

I. – A la date de début de l'exploitation de l'aérodrome, le concessionnaire est substitué à l'Etat dans l'exercice des droits et obligations de ce dernier au regard des personnes qui seraient bénéficiaires de marchés, sous-traités, locations, autorisations ou permissions d'occupation sur les éléments de la concession tels qu'énoncés limitativement à l'annexe 4.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes les responsabilités techniques, administratives et financières découlant pour l'Etat des engagements mentionnés à l'alinéa précédent.

La liste de ces engagements est annexée à la convention de concession.

II. – Le concessionnaire reprend, dans les conditions prévues par la convention de concession, les stocks et approvisionnements nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome.

III. – Le concessionnaire se substitue à l'Etat pour la convention de mise à disposition du personnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (annexe 5).

Des agents employés sur l'aéroport peuvent, avec leur accord, être mis à disposition du concessionnaire par convention passée entre ce dernier et la personne publique mettant ces agents à disposition.

IV. – Sans préjudice des dispositions du présent cahier des charges, le concédant garantit le concessionnaire de toutes réclamations par un tiers au titre d'une obligation contractuelle découlant de la substitution, dont le fait générateur est antérieur à la date d'entrée en vigueur de la concession. Plus généralement, le concédant garantira le concessionnaire en cas de bouleversement économique tel que défini au contrat qui proviendrait des obligations inhérentes aux contrats ou engagements imputables au concédant et repris par le concessionnaire et détaillé dans l'annexe 4.

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA MODERNISATION DE L'AÉRODROME DE DZAOUDZI (TRAVAUX INITIAUX)

Article 4.1

Principes généraux

Le concessionnaire assure la conception et l'exécution, conformément au présent cahier des charges, des travaux initiaux qui comprennent :

- d'une part, une nouvelle aérogare ;
- d'autre part, des ouvrages connexes à l'aérogare, des travaux d'adaptation des équipements au Boeing B777-300ER et de mise aux normes diverses.

Le concessionnaire assume, à ses frais, risques et périls, toutes les charges et prérogatives liées à sa qualité de maître d'ouvrage.

Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire fait son affaire de l'ensemble des contraintes afférentes aux sites, notamment les risques de sol et de sous-sol (hors risques de pollution/contamination préexistante et les conséquences de liquéfaction du sol, dont dimensionnement à la liquéfaction par un tiers).

Par exception, le concessionnaire ne sera pas tenu pour responsable des retards empêchant le début des travaux dans les délais prévus à l'annexe 10, liés à la délivrance des autorisations administratives, notamment en matière d'urbanisme, d'installations classées pour la protection de l'environnement et pour l'application de la loi sur l'eau, dès lors qu'il justifiera que ces retards ne lui sont pas imputables.

Le concessionnaire fait, en outre, son affaire des risques de voisinage.

Le concessionnaire peut passer des contrats de sous-traitance pour l'exécution des travaux.

Les parties se rapprocheront pour envisager tout aménagement nécessaire du contrat en cas de travaux non prévus au présent contrat d'une durée supérieure à trois mois, voire d'une durée inférieure dans l'hypothèse où ceux-ci pourraient avoir un impact substantiel sur l'exploitation de l'aérodrome.

Le concessionnaire prend acte de la réalisation possible d'une nouvelle piste d'atterrissage sur l'aérodrome de Dzaoudzi, à Mayotte, ainsi que des nouvelles installations de navigation aérienne que cela rendrait nécessaires. Dans l'hypothèse où cette éventualité se réaliserait, un protocole sera conclu entre le maître d'ouvrage de la piste longue et le concessionnaire, ainsi que l'Etat s'il n'est pas lui-même maître d'ouvrage, afin d'organiser les conséquences de la réalisation de la nouvelle piste d'atterrissage sur l'exploitation de l'aérodrome. Néanmoins, l'Etat ou l'entreprise chargée de ladite piste demeurera maître d'ouvrage.

Lors de la réalisation éventuelle de ce projet de piste longue, le concessionnaire ne pourra percevoir aucune compensation pour les perturbations à l'exploitation que sa réalisation pourrait engendrer ou pour son exploitation ultérieure, sous réserve que les perturbations ne revêtent pas un caractère majeur, auquel cas il conviendra d'aménager par voie d'avenant les conséquences desdites perturbations.

L'exploitation et l'entretien de la piste longue sont susceptibles d'être confiés au concessionnaire. Dans cette hypothèse, le concessionnaire dispose d'un droit de contrôle sur tous les travaux. Ce droit comporte la communication des projets d'exécution sur lesquels le concessionnaire donne son avis sans qu'il puisse en résulter une quelconque modification des obligations et responsabilités du concessionnaire. Il aura en outre le droit de suivre l'exécution des travaux et, en conséquence, aura libre accès aux chantiers, sans qu'il puisse en résulter une quelconque modification des obligations et responsabilités du concessionnaire. Au cas où il constaterait quelque omission ou malfaçon d'exécution susceptible de nuire au bon fonctionnement du service, il devra la signaler au concédant dans les meilleurs délais. Après réception des travaux, le concédant remettra les installations au concessionnaire, à charge pour ce dernier d'en assurer l'exploitation. Cette remise des installations sera constatée par un procès-verbal signé des deux parties dressant un état des lieux contradictoire.

Article 4.2

Calendrier de mise en service de l'aérogare et des équipements connexes et des adaptations au B777-300ER

La mise en service de l'aérogare et des équipements connexes au bénéfice de l'ensemble des usagers interviendra au plus tard vingt-quatre mois à compter de la date de début d'exploitation de l'aérodrome, à l'exception de l'extension de l'aire de trafic et de la mise à disposition de l'ancienne aérogare réhabilitée et sous réserve des dispositions ci-après.

L'adaptation des installations au B777-300ER et les mises aux normes diverses seront opérationnelles dans un délai de sept mois à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente convention telle que définie à l'article 3 de la convention de concession et au plus tard le 1^{er} octobre 2011, sous réserve des dispositions ci-après, avec une mise à disposition de l'extension de l'aire de trafic au plus tard trente-trois mois à compter de la date de début d'exploitation de l'aérodrome.

La mise en service de l'aérogare réhabilitée interviendra elle aussi au plus tard trente-trois mois à compter de la date de début d'exploitation de l'aérodrome.

Article 4.3

Caractéristiques techniques de l'ouvrage

Les travaux initiaux définis à l'article 4.1 sont réalisés conformément à l'avant-projet sommaire figurant à l'annexe 12 du présent cahier des charges.

Article 4.4

Contrôle de l'exécution des opérations de conception, d'études et de travaux

I. – L'Etat désigne une entité, ci-après dénommée « autorité de contrôle », qu'il charge de suivre l'exécution de l'ensemble des obligations du concessionnaire en vue des opérations liées à la réalisation des travaux initiaux, notamment les opérations de conception, d'études, de construction, de mise en service et de mise en œuvre des mesures d'accompagnement jusqu'à deux ans après l'achèvement des travaux initiaux. L'autorité de contrôle peut, en tant que de besoin, se faire assister de tous experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.

Dans les conditions prévues à l'annexe 9, le concessionnaire met en permanence à la disposition de l'autorité de contrôle des locaux de travail et de réunion munis d'installations téléphoniques et bureautiques lui permettant d'effectuer sa mission dans des conditions matérielles satisfaisantes.

II. – Le concessionnaire est tenu d'apporter son concours à l'autorité de contrôle et de laisser en permanence à ses représentants le libre accès à l'ensemble du site de l'aérodrome de Dzaoudzi, à Mayotte, et en tout point du chantier pendant la période de réalisation de ces travaux.

III. – Le concessionnaire communique chaque mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la concession, à l'autorité de contrôle, au fur et à mesure de leur établissement, tous les éléments entrant dans la constitution des études d'avant-projet (sommaire et détaillé), de projet et d'exécution ainsi que des dossiers de réception, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle prenant en compte tous les retards éventuels pour une cause imputable ou non imputable au concessionnaire, et les demandes d'autorisations relatives à l'exécution du présent cahier des charges qu'il aura formulées auprès d'autorités administratives compétentes ainsi que les réponses de ces autorités permettant d'apprécier le bon déroulement et l'exécution des études et travaux, particulièrement par rapport aux dates clés et à la date de mise en service.

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

Sur demande de l'autorité de contrôle des travaux, le concessionnaire communique sans délai tous documents relatifs à l'exécution du présent cahier des charges (plans d'assurance qualité, rapport d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, comptes rendus de réunions...) afin de lui permettre de formuler toutes observations qu'elle jugera utiles.

Préalablement à la réalisation des travaux et afin de vérifier leur conformité au présent cahier des charges, le concessionnaire soumet pour avis, à l'autorité de contrôle les études d'avant-projet détaillé et les études de projet dont la composition est fixée à l'annexe 9 du présent cahier des charges, accompagnées d'éléments de validation des organismes de contrôle agréés et des maîtres d'ouvrages connexes. L'autorité de contrôle dispose d'un délai de trois mois à compter de la date de réception desdites études pour formuler toute observation qu'elle jugera utiles. L'autorité de contrôle peut proposer l'étude et/ou la mise en œuvre de modifications.

Le concessionnaire mènera les études d'exécution et exécutera les travaux conformément à ces études.

Les vérifications opérées par l'Etat, sa présence aux réunions de maîtrise d'ouvrage, la formulation d'observations ou de réserves ou l'absence d'observations ou de réserves de sa part ne sont de nature à dégager le concessionnaire de ses responsabilités en qualité de maître d'ouvrage.

Article 4.5

Procédure liée à l'achèvement des travaux initiaux

Le concessionnaire informe le représentant du ministre chargé de l'aviation civile de la date des opérations préalables à la réception, qui devra intervenir dès l'achèvement des travaux.

Il fournira, dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de ces opérations de réception :

- le dossier des ouvrages exécutés dont la composition sera validée par l'autorité de contrôle et qui sera tenu à jour pendant la durée de la concession ;
- un exemplaire reproductible et un exemplaire papier des plans détaillés de l'ensemble des ouvrages exécutés ;
- un exemplaire complet des plans et des ouvrages, comprenant un plan d'implantation ;
- tout autre document nécessaire à la bonne description des ouvrages exécutés.

Le concessionnaire effectuera sous sa responsabilité l'ensemble des procédures liées à l'achèvement des travaux faisant l'objet du présent contrat de concession.

A l'issue de ces opérations de réception, le concessionnaire communique à l'Etat l'ensemble des procès-verbaux de réception définitifs.

Article 4.6

Procédures liées à la date de mise en service de l'aérogare et des équipements connexes

Le concessionnaire est responsable de toutes les démarches en vue de permettre aux autorités compétentes de délivrer en temps utile les autorisations administratives relatives à l'exécution de la concession et, par conséquent, assume seul les risques correspondants.

Par exception, le concessionnaire ne sera pas tenu responsable en cas de retard dans l'obtention d'une autorisation administrative, d'un refus de délivrance d'une autorisation administrative ou d'un recours intenté à l'encontre d'une autorisation administrative obtenue, lorsque ces événements ne sont pas de son fait.

Le calendrier prévisionnel des procédures administratives, des études et des différentes phases de travaux établi sur une base mensuelle à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de concession jusqu'à deux ans après l'achèvement des travaux initiaux figure à l'annexe 10.

Article 4.7

Plan de financement

Le prix de revient pour l'ensemble des travaux initiaux, toutes dépenses confondues, est fixé à quarante et un millions cinq cent mille euros HT (41 500 000 € HT) valeur janvier 2010 et actualisé selon les termes de l'annexe 15.

Le concessionnaire fait son affaire personnelle, à ses frais et risques, de tout dépassement du montant visé ci-dessus qui ne peut être pris en compte pour la détermination des redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports.

Le plan de financement du concessionnaire figure à l'annexe 14 du présent cahier des charges. Cette annexe présente notamment les montants et l'échéancier prévisionnel de versement de l'ensemble des financements concourant à la réalisation de l'objet de la concession (fonds propres, concours publics et financements privés) ainsi que l'identité et les coordonnées du ou des arrangeurs et agents de ces financements privés.

Tout projet de modification du plan de financement est porté, préalablement à sa réalisation, à la connaissance de l'Etat par le concessionnaire, accompagné d'une note justifiant que la modification envisagée du plan de financement n'est pas de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession. Si l'Etat estime que la modification est de nature à compromettre la bonne exécution du contrat de concession, il fait connaître son opposition dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception du projet de modification et les parties se rencontrent afin de parvenir à une solution mutuellement satisfaisante permettant de faire évoluer le plan de financement.

Le concessionnaire transmet à l'Etat, dans le délai de 8 (huit) mois à compter de la date de début d'exploitation de l'aérodrome, une attestation du ou des arrangeurs de ses financements privés (étant précisé que SNC-Lavalin SAS pourra, le cas échéant, agir à titre de prêteur et apporter son financement dans les modalités prévues à la lettre de support, dont copie est jointe en annexe 14) confirmant (i) la signature des contrats de financement portant sur les financements privés (« *closing* financier ») conformément au plan de financement figurant à l'annexe 14 et aux termes et conditions financières de l'annexe 15 et (ii) l'absence de conditions préalables aux tirages sur les financements privés incompatibles avec les stipulations du contrat de concession, cette attestation étant accompagnée d'une copie de l'ensemble des conditions préalables aux tirages figurant dans les contrats de financement. Faute pour le concessionnaire d'avoir transmis cette attestation et ces documents dans le délai de 8 (huit) mois indiqué ci-dessus, le contrat de concession peut être résilié par l'Etat après avoir mis le concessionnaire en demeure de remédier à cette situation dans un délai de 2 (deux) mois.

Cette résiliation, par dérogation aux articles 80 à 82 du présent cahier des charges, est prononcée aux torts exclusifs du concessionnaire, sans aucune indemnisation de quelque nature que ce soit à son profit ou à celui des tiers. Le concessionnaire remet gratuitement au concédant, dans un délai de 1 (un) mois à compter du prononcé de la résiliation, l'ensemble des études portant sur la concession, remises ou réalisées.

Sont à la charge du concessionnaire toutes indemnités ou compensations qui pourraient être dues à des tiers du fait de la réalisation des travaux, de l'existence, de l'exploitation ou de l'entretien de l'ouvrage.

L'ensemble des ressources tirées de l'exploitation de l'aérodrome Dzaoudzi de Mayotte dans la configuration existante à la date de début de l'exploitation sont affectées exclusivement à des emplois liés à l'objet de la concession ; en conséquence, le concessionnaire ne pourra verser aucun dividende à ses actionnaires au titre de ces ressources jusqu'avant la mise en service des travaux initiaux.

Article 4.8

Propriété intellectuelle sur l'œuvre architecturale

I. – Concernant l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte.

I-1. Propriété des travaux d'architecte.

Les plans d'architecture et de conception de l'aérodrome de Dzaoudzi, à Mayotte, et des espaces verts y afférents, les esquisses, les dessins, les plans et les maquettes, y compris relatifs aux éléments de décoration afférents conçus et réalisés par le concessionnaire ou par un architecte ou tout autre tiers agissant pour son compte (ci-après les « contributeurs »), dans le cadre du présent contrat peuvent être sujets à des droits de propriété intellectuelle et seront désignés collectivement ci-après les « travaux d'architecte ».

I-1-1. Engagements du concessionnaire.

A cet égard, le concessionnaire s'engage à obtenir des différents contributeurs, au moyen de cessions portant sur ces travaux d'architecte, l'ensemble des droits patrimoniaux visés ci-dessous et ce en s'assurant du versement d'une rémunération adaptée aux auteurs pour pouvoir, à son tour, les céder, sans risque, à l'Etat dans le cadre du présent contrat. Ces cessions des droits d'auteur seront effectuées entre le concessionnaire et ses contributeurs, au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'architecture et pour les droits visés ci-dessous au I.1.2 du présent article « Champ d'application des cessions ».

Ces cessions des droits patrimoniaux effectuées, en amont, au profit du concessionnaire seront consenties pour leur durée de protection par le droit d'auteur, conformément au droit français et à toute convention internationale actuelle et future, tant pour la France que pour le monde entier.

En sa qualité de bénéficiaire des droits patrimoniaux sur les travaux d'architecte, le concessionnaire garantit à l'Etat une jouissance paisible portant sur l'ensemble des droits cédés au titre du présent article, qui pourra être mise en jeu à l'occasion de toute réclamation, action ou procédure initiée par un ou des contributeurs fondée sur une violation de leurs droits d'auteur. Le concessionnaire s'engage, à ce titre, à prendre en charge l'ensemble des sommes, frais, honoraires d'avocat et auxquels pourrait être condamné l'Etat du fait de cette violation par une décision de justice ou qui serait le fait d'une transaction.

Cette garantie pourra être mise en œuvre par l'Etat pendant toute la durée de protection des droits d'auteur attachés aux travaux d'architecte.

Les droits patrimoniaux afférents auxdits travaux d'architecte, tels que visés ci-dessous, sont cédés à l'Etat :

- à titre non exclusif pendant toute la durée du contrat, notamment pour les besoins de communication au public, le concessionnaire pouvant continuer à les exploiter ou permettre aux tiers agissant pour son compte de les exploiter pour les besoins de l'exécution de leurs obligations contractuelles et du service public ;
- puis à titre exclusif, en tant que biens de retour, à la fin du contrat, pour quelque raison que ce soit.

I-1-2. Champ d'application des cessions.

Les droits patrimoniaux de propriété intellectuelle sont cédés par le concessionnaire à l'Etat au fur et à mesure de la réalisation de chacun des travaux d'architecte.

Dans la mesure où le concessionnaire se rémunère directement par le biais de la concession et pendant toute la durée de celle-ci, il est entendu entre l'Etat et le concessionnaire que ces cessions des droits patrimoniaux qui sont l'accessoire de la commande réalisée par le concessionnaire seront effectuées sans rémunération supplémentaire par rapport à celle visée dans les conditions financières du présent contrat, ce que le concessionnaire accepte, étant également observé que les parties considèrent que la contrepartie financière des cessions de droits est incluse dans le mécanisme financier du présent contrat bénéficiant au concessionnaire.

Ces droits sont consentis pour leur durée de protection par le droit d'auteur conformément au droit français et à toute convention internationale actuelle et future, tant pour la France que pour le monde entier.

La cession de droits patrimoniaux de propriété intellectuelle porte sur les droits suivants :

a) Le droit de reproduire (y compris de numériser) les travaux d'architecte, en tout ou partie, notamment sous forme d'affiches, de photos, de documents de présentation et ce, quel que soit le support, papier, magnétique, optique, numérique, diapositive, microfilm, CD-ROM, CD-I, DVD, ou tout autre support informatique ou électronique d'édition ou de reprographie ;

b) Le droit de représentation des travaux d'architecte, notamment de les présenter au public en particulier lors d'expositions et ce, par tout moyen de communication, y compris par la transmission par voie hertzienne, par câble ou par satellite ou par les procédés et réseaux électroniques, connus ou inconnus à ce jour ;

Pour l'exercice des droits mentionnés aux *a* et *b*, notamment pour les besoins de communication au public, le concessionnaire consent à l'Etat et fait consentir par le titulaire du droit sur les travaux d'architecte le droit de modification et d'adaptation des travaux d'architecte pendant la durée du contrat, pour des motifs d'esthétique et de technique, aux fins de recadrage, agrandissement, diminution de taille ou autre, notamment pour permettre une présentation homogène ou d'améliorer la qualité éditoriale en cas de publication (notamment dans la presse, dans les brochures informatives et/ou sur tout autre support ou média de communication publique).

En outre, le concessionnaire, qui reconnaît de façon expresse que l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamanzi (y compris ses composants) résultant des travaux d'architecte a un fort caractère fonctionnel et utilitaire, consent à l'Etat le droit pour l'Etat et tout tiers intervenant pour son compte de pouvoir librement, à la fin du contrat intervenue pour quelque raison que ce soit, apporter ou faire apporter à l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamanzi des modifications, adaptations, aménagements et désaffectations rendus strictement indispensables par des impératifs esthétiques, techniques ou de sécurité publique, légitimés par les nécessités du service public et notamment la destination de Dzaoudzi-Pamanzi ou son adaptation à des besoins nouveaux. Le concessionnaire s'engage à conclure une convention avec le titulaire du droit moral sur les travaux d'architecte aux fins qu'il consente au profit de l'Etat aux mêmes restrictions de son droit.

L'Etat reconnaît que le concessionnaire et l'architecte intervenant pour son compte pourront librement, tant pendant la durée du contrat qu'après la fin du contrat, utiliser lesdits travaux d'architecte exécutés en application des plans d'architecte, à titre de référence ou pour assurer leur promotion et communication, sans préjudice des droits de l'Etat et dans le respect des obligations contractuelles, notamment de confidentialité des données.

Sous réserve du respect du droit moral des contributeurs, il en sera de même de l'Etat qui pourra procéder à toute communication et à diffusion qu'il jugera utile, tant pendant la durée du présent contrat qu'après la fin de celui-ci, sur les travaux d'architecte réalisés notamment au moyen de plans ou de photographies des ouvrages et plus largement de toute image de l'aérodrome.

Toute image (photographie, vidéo) de tout ou partie des travaux d'architecte, interne ou externe, prise par le concessionnaire ou l'architecte aux fins susvisées ne devra comporter aucune donnée sensible : systèmes de sécurité ou autres données interdites au public ni aucune image de personnes travaillant dans l'aérodrome de Dzaoudzi ou des visiteurs, sauf accord exprès des personnes intéressées.

I-2. Système informatique.

Au cas où un système informatique est mis en place par le concessionnaire dans l'aérodrome de Dzaoudzi, pour les besoins de son exploitation, les parties conviennent de respecter les principes suivants, étant entendu qu'on entend par « système informatique » un ensemble cohérent de réseaux, équipements, progiciels et autres développements informatiques spécifiques à l'objet de la présente convention.

Il est d'ores et déjà convenu que le système informatique et les droits patrimoniaux de propriété intellectuelle y afférents (à l'exception des ceux afférents aux progiciels couverts par des licences concédées par des tiers) sont des biens de retour qui, à la fin du contrat et pour quelque cause que ce soit, deviendront de plein droit et sans surcoût la propriété exclusive de l'Etat.

Ainsi, seront de plein droit cédés à l'Etat les droits suivants, afférents aux développements spécifiques, à savoir les droits de :

- reproduction et utilisation pour quelque usage que ce soit, par quelque procédé que ce soit, sur tout support papier, magnétique, optique ou vidéographique et notamment disques, disquettes, bandes, listings, vidéogrammes, pour toute exploitation, y compris en réseau ;
- représentation et diffusion de quelque façon que ce soit, sur quelque réseau que ce soit, édition ;
- adaptation, modification, correction, développement, intégration, transcription, traduction ;
- exploitation de quelque façon que ce soit des développements spécifiques.

En outre, le concessionnaire consent au concédant le droit d'apporter ou de faire apporter au système informatique sur lequel il détient un droit moral de propriété intellectuelle des modifications, adaptations, corrections, développements, intégrations, transcriptions ou traductions rendus strictement indispensables par des impératifs techniques ou de sécurité publique, légitimés par les nécessités du service public et, notamment, l'exploitation de l'aérodrome de Dzaoudzi-Pamandzi ou son adaptation à des besoins nouveaux.

La cession des droits sera effective pour le monde entier et pour la durée de protection des droits d'auteur attachés au système informatique, dans tous ses éléments, et par le droit de propriété intellectuelle, conformément au droit français et à toute convention internationale actuelle et future. A cet effet, le concessionnaire s'engage à conclure et faire conclure par tout tiers titulaire des droits de propriété intellectuelle tout document formalisant la cession des droits patrimoniaux nécessaires et permettant à l'Etat une exploitation pérenne. Le concessionnaire s'engage à remettre ces documents à l'Etat, à première demande de celui-ci.

S'agissant des progiciels couverts par des licences concédés par des tiers, le concessionnaire s'engage à prendre toute mesure, y compris contractuelle, lui permettant de transférer lesdites licences à l'Etat à la fin de la concession pour quelque raison que ce soit et ce sans surcoût pour l'Etat.

De manière générale, le concessionnaire s'engage à assurer, pendant la période de réversibilité dont la durée sera convenue entre les parties, le transfert de connaissances nécessaire à la reprise du système d'information par l'Etat ou par le tiers désigné par celle-ci, en vue de son exploitation et de sa maintenance.

II. – Propriété des marques, noms commerciaux, noms de domaine et autres signes distinctifs afférents à l'exploitation de l'aérodrome.

Les marques, noms commerciaux, noms de domaine et autre signes distinctifs enregistrés par le concessionnaire et afférents à l'aérodrome de Dzaoudzi, à Mayotte, doivent être compatibles avec l'image et la réputation qu'un concessionnaire de service public se doit de maintenir et respectueux des obligations légales ou réglementaires applicables. Ils ne doivent en aucun cas porter atteinte à des droits de tiers, à l'ordre public et à tout engagement pris à l'égard de l'Etat. En cas de manquement, le concessionnaire est seul responsable de conséquences d'une demande ou action menée à quelque titre que ce soit.

Les signes distinctifs susvisés sont des biens de retour. Le concessionnaire s'engage à la fin du contrat à remettre à l'Etat à titre gratuit les signes distinctifs qu'il aura pu déposer, enregistrer ou utiliser, dans le cadre de l'exploitation de l'aérodrome de Dzaoudzi, à Mayotte. A cette fin il s'engage à signer tous actes, pouvoirs, documents utiles à la cession.

A ce titre, le concessionnaire assurera une gestion de bonne foi de son portefeuille des signes distinctifs.

Le concessionnaire s'engage à apporter son aide à l'accomplissement des formalités d'inscription de la présente cession au registre des marques concerné, au registre du nom de domaine et à tout autre organisme concerné et ce, aux frais du concessionnaire. A ce sujet, le concessionnaire s'engage à signer tout acte ou pouvoir et à exécuter tout acte qui lui serait soumis pour ce faire, dans les meilleurs délais.

Le concessionnaire autorise l'Etat, ses partenaires et tout tiers intervenant pour leur compte à utiliser pendant toute la durée du contrat lesdits signes distinctifs, pour les besoins de toute opération de communication publique afférente à l'aérodrome.

III. – Autres créations mises en œuvre dans l'aérodrome existant.

Les dispositions ci-dessus s'appliquent *mutatis mutandis* aux éventuelles créations, travaux d'architecte ou autres, créés par le concessionnaire dans le cadre du contrat.

TITRE III

CADRE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION

Article 5

Qualité d'exploitant et principes généraux relatifs à l'exploitation

Le concessionnaire respecte et fait respecter, en toutes circonstances, les obligations qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges et par la convention de concession, quelles que soient les modalités d'exécution des missions en cause.

En tant qu'exploitant d'aérodrome, il est soumis aux obligations prévues par le code des transports et le code de l'aviation civile, notamment en matière de sécurité et de sûreté aéroportuaires.

Sous réserve des dispositions de l'article 4 et de l'article 10 du présent cahier des charges, le concessionnaire ne peut confier à des tiers l'exécution de tout ou partie de ses obligations prévues par le présent contrat.

Les décisions prises par le concessionnaire respectent les principes de transparence et d'égalité de traitement des usagers.

Article 6

Coordination et partage d'informations

I. – Sans préjudice des compétences des services de l'Etat, notamment de celles du titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports, le concessionnaire assure la coordination de l'action des différents intervenants nécessaires au bon fonctionnement du service aéroportuaire. Il organise notamment leur consultation et leur information réciproque.

Le concessionnaire fournit aux services de l'Etat, avec un préavis suffisant, les informations qui leur sont utiles sur les vols au départ ou à l'arrivée, notamment leur origine ou destination, leurs horaires programmés et prévisionnels, les aires de trafic et les aérogares auxquelles ils sont affectés, le type d'aéronef, le nombre de passagers et le tonnage de fret embarqués et débarqués.

II. – Le concessionnaire met en place une permanence sur l'aérodrome pendant l'ouverture de l'aérodrome. Cette permanence est assurée par un agent qualifié pour représenter le concessionnaire. Le concessionnaire s'assure que les usagers et le public disposent, sur l'aérodrome, des moyens de joindre dans les meilleurs délais un agent qualifié, en dehors des heures de permanence.

Le concessionnaire porte à la connaissance des usagers et du public les horaires de la permanence.

Article 7

Ouverture à la circulation aérienne

L'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique au sens de l'article D. 221-1 du code de l'aviation civile.

Article 8

Services de navigation aérienne

Les services de contrôle de la circulation aérienne et de météorologie aéronautique sont rendus sur l'aérodrome respectivement par l'Etat et par l'établissement public Météo-France.

Quand un service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) apparaît nécessaire, le concessionnaire propose ses services ou ceux d'un autre prestataire à la désignation par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 9

Consignes d'exploitation et horaires d'ouverture

Sous réserve des pouvoirs dévolus aux autorités de l'Etat par le code des transports et le code de l'aviation civile, le concessionnaire établit les consignes d'exploitation et les horaires d'ouverture de l'aérodrome, qui ne peuvent avoir pour effet d'interdire ou de restreindre l'accès aux aérodromes de certaines catégories d'usagers.

Ces consignes d'exploitation précisent notamment les conditions d'usage des différentes aires et installations aéronautiques et terminales des aérodromes. Elles font obligation aux différents intervenants de signaler au concessionnaire tout dysfonctionnement d'équipements ou de services susceptible d'avoir des conséquences pour le service aéroportuaire dont il a la charge.

Sauf en cas d'urgence, les consignes ainsi que leurs modifications sont notifiées pour avis au directeur du service de l'aviation civile océan Indien avant d'être appliquées. Les usagers aéronautiques intéressés en sont informés simultanément. Le directeur du service de l'aviation civile océan Indien dispose d'un délai d'un mois à compter de cette notification pour émettre son avis. Au terme de ce délai, il est réputé avoir émis son avis.

Les horaires d'ouverture de l'aérodrome sont présentés, pour approbation préalable et après consultation des usagers, au directeur du service de l'aviation civile océan Indien. Le concessionnaire détermine les horaires d'ouverture des différentes catégories d'installations aéroportuaires de manière compatible avec celles de l'aérodrome.

Les consignes d'exploitation et les horaires d'ouverture sont portés à la connaissance des usagers et du public par tous moyens appropriés.

Article 10

Contrats confiant certaines missions du concessionnaire à des tiers

Les dispositions du présent article s'appliquent aux contrats par lesquels le concessionnaire confie à un tiers

l'exécution d'un service mentionné au premier alinéa de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile et qui prévoient que ce tiers perçoit directement, à ce titre, une rémunération auprès des usagers du service.

Ceux de ces contrats qui portent sur l'aménagement, l'exploitation ou le développement des ouvrages et installations suivants :

- pistes, voies de circulation, aires de stationnement destinées aux aéronefs et balisage lumineux ;
- aérogares de passagers, non compris les installations et services annexes qui ne sont pas directement nécessaires au service public aéroportuaire ;
- infrastructures dont le concessionnaire assure la gestion en application de l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile,

ne peuvent être conclus qu'après autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Les autres contrats sont librement passés par le concessionnaire dans le respect des dispositions de droit commun et de celles du présent cahier des charges. Ils sont communiqués par le concessionnaire au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur du service de l'aviation civile océan Indien, sur leur demande.

Dans tous les cas de figure, le concessionnaire reste entièrement responsable à l'égard du concédant de la bonne exécution des prestations ou services confiés à des tiers en exécution du présent contrat.

Lors de la conclusion de tels contrats avec des tiers, le concessionnaire est tenu de les informer des dispositions du présent contrat qui leur sont applicables.

Si le concessionnaire est soumis à des obligations de publicité et procédure de mise en concurrence aux termes de la réglementation nationale ou de l'Union européenne, il est tenu de les respecter pour la passation de ces contrats.

Article 11

Actes juridiques du concessionnaire

I. – Les actes juridiques du concessionnaire, quelle qu'en soit la forme, sont établis dans le respect des dispositions du présent cahier des charges et de la convention de concession.

Dans le cas contraire, le ministre chargé de l'aviation civile peut exiger leur résiliation ou leur modification aux frais du concessionnaire.

II. – Les actes du concessionnaire ayant pour objet ou pour effet l'occupation par un tiers du domaine public fixent un niveau de redevance prenant en compte, sans préjudice des dispositions de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile et sauf disposition contraire du présent cahier des charges, les avantages de toute nature procurés à ce tiers.

Sauf accord préalable du directeur du service de l'aviation civile océan Indien et sauf les occupations qui concernent les usagers aéronautiques bénéficiant d'un agrément ou d'une autorisation administrative, ainsi que les administrations de l'Etat et ses établissements publics, les autorisations d'occupation sont délivrées à l'issue d'une procédure permettant une mise en concurrence effective et dans le respect des dispositions de l'article R. 223-2 du code de l'aviation civile. Les autorisations sont attribuées aux candidats présentant les offres économiquement les plus avantageuses pour la concession, selon des critères définis par le concessionnaire et communiqués aux pétitionnaires.

Quand la période couverte par l'autorisation dépasse l'échéance de la concession, l'offre économiquement la plus avantageuse est appréciée sans tenir compte de cette échéance.

III. – A l'exception des contrats de travail, tout acte excédant de plus de trois ans le terme normal de la concession est soumis, préalablement à sa conclusion, à l'accord du ministre chargé de l'aviation civile qui dispose d'un délai de deux mois, à compter de sa notification accompagnée de tous les éléments justificatifs, pour faire connaître sa décision au concessionnaire. A défaut de réponse dans ce délai, l'accord du ministre chargé de l'aviation civile est réputé acquis.

IV. – Pour les contrats de crédit-bail, le concessionnaire inscrit ou fait inscrire dans l'acte conclu auprès de l'établissement crédit-bailleur une clause spéciale prévoyant pour le crédit-preneur l'obligation de lever l'option d'achat du ou des biens ainsi financés avant le terme de la concession et cela, quelles qu'en soient les causes.

Du fait de cette obligation, le concessionnaire accepte de prendre en charge, sous sa seule responsabilité, tout recours contentieux que l'établissement crédit bailleur pourrait faire ultérieurement, notamment pour défaut d'information ou pour contester le droit de propriété publique dont dispose l'Etat au terme de la concession.

Article 12

Délivrance d'autorisation d'occupation temporaire

Le concessionnaire est habilité à délivrer des autorisations ou des conventions d'occupation temporaire sur le domaine public de l'Etat dans les conditions prévues par le code général de la propriété des personnes publiques.

Toutefois, le concessionnaire ne peut délivrer de telles autorisations ou conventions prévoyant l'édification de pistes ou de voies de circulation.

En ce qui concerne les terrains et immeubles nécessaires à la continuité du service public, et notamment les autorisations accordées au sein des aérogares, il ne peut délivrer de telles autorisations ou conventions qu'avec l'accord préalable des autorités de l'Etat mentionnées à l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat.

Ces autorisations ou conventions ne peuvent porter entrave à l'exécution du service public.
Elles sont contresignées par le ministre chargé de l'aviation civile dès lors que leur terme excède celui de la concession.

TITRE IV
MODALITÉS D'EXPLOITATION
CHAPITRE I^{er}
**Services rendus aux transporteurs aériens
et aux autres exploitants d'aéronefs**

Article 13

Affectation des transporteurs aériens

I. – Le concessionnaire décide de l'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares. Ces décisions présentent le caractère d'actes administratifs.

Les décisions par lesquelles le concessionnaire procède à l'affectation permanente de transporteurs aériens sont prises, après consultation des usagers, conformément à des principes établis par le concessionnaire sur avis conforme du directeur du service de l'aviation civile océan Indien, et portés à la connaissance des usagers. Ces principes précisent également les règles d'information des transporteurs aériens autres que celui faisant l'objet de la décision d'affectation et susceptibles d'être concernés par cette décision ainsi que les conditions applicables au changement d'affectation d'un transporteur aérien.

II. – Le concessionnaire instruit dans les meilleurs délais toute demande d'affectation d'un transporteur aérien. Il informe le directeur du service de l'aviation civile océan Indien des décisions prises.

III. – Le concessionnaire ne peut procéder de sa propre initiative au changement d'affectation permanente d'un transporteur aérien sans recueillir son avis préalable. Le transporteur aérien communique son avis dans un délai d'un mois à compter de la notification par le concessionnaire du projet de changement d'affectation. Ce délai peut être réduit, avec l'accord du directeur du service de l'aviation civile océan Indien, en cas d'urgence.

Article 14

*Allocation des installations
et matériels aéroportuaires aux usagers*

I. – Sous réserve des priorités qui seraient prescrites par les consignes d'exploitation, des cas d'urgence et des demandes particulières des services de l'Etat, le concessionnaire met les installations et matériels de l'aérodrome à la disposition des usagers suivant l'ordre des demandes déposées par ceux-ci.

Le concessionnaire peut toutefois arrêter des règles d'allocation différentes, pour des motifs d'intérêt général visant notamment à limiter les atteintes à l'environnement ou à améliorer l'utilisation des infrastructures. Ces règles sont portées à la connaissance du directeur du service de l'aviation civile océan Indien et des usagers aéronautiques.

II. – Lorsque le concessionnaire confie à un tiers la gestion d'installations ou de matériels, le contrat prévoit les modalités selon lesquelles celui-ci rend compte de leur utilisation.

Article 15

Locaux d'exploitation

Le concessionnaire met à la disposition des transporteurs aériens, dans des délais raisonnables, les locaux et surfaces nécessaires à leurs activités aéronautiques sur l'aérodrome, y compris, le cas échéant, l'auto-assistance en escale et la maintenance des aéronefs. Le concessionnaire peut satisfaire à cette obligation par la mise à disposition de terrains propres à l'édification de tels locaux.

Le concessionnaire satisfait les demandes de locaux et surfaces présentées par les transporteurs aériens en priorité par rapport à celles émanant d'autres entreprises, sous réserve des dispositions du dernier alinéa de l'article 20.

Article 16

Assistance en escale

I. – Le concessionnaire réalise et, le cas échéant, exploite ou met à disposition les infrastructures communes d'assistance en escale mentionnées aux articles R. 216-6 et D. 216-4 du code de l'aviation civile, sans préjudice des dispositions de ces articles. Ces infrastructures et leur exploitation sont appropriées aux besoins des transporteurs aériens et de leurs prestataires de services d'assistance en escale.

II. – Dans les cas autres que ceux mentionnés au I, les services d'assistance en escale rendus par le concessionnaire ne font pas partie des services concédés.

Article 17

Exploitation des aires aéronautiques

a) Dispositions générales :

Dans le but de préserver l'intégrité des aires de mouvement, le concessionnaire réalise les visites techniques réglementaires et établit, à l'attention des tiers intervenant sur ces aires et sans préjudice des pouvoirs des services de l'Etat chargés de la police et de la sécurité, les consignes d'exploitation nécessaires à cette fin. Il contrôle le respect de ces consignes.

Le concessionnaire et le prestataire de services de navigation aérienne se tiennent mutuellement informés, dans les meilleurs délais, de tout évènement modifiant ou rendant indisponible tout ou partie des aires de mouvement, du balisage, du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs ou de celui de prévention du péril animalier.

En cas de travaux sur les aires de mouvement et sans préjudice des dispositions de l'article 60, le concessionnaire organise les chantiers de manière à perturber le moins possible la circulation au sol des aéronefs et des véhicules et se coordonne avec le prestataire de services de navigation aérienne pour la mise en œuvre de procédures de sécurité.

b) Aires de trafic :

Le concessionnaire assure l'aménagement et l'entretien des aires de trafic. Dans ce cadre, il procède aux inspections de ces aires.

Lorsqu'une régulation des mouvements d'aéronefs sur des aires de trafic est mise en œuvre, un protocole entre le concessionnaire et le prestataire de services de navigation aérienne décrit le champ et les modalités pratiques d'exécution de cette régulation. Lorsqu'une telle régulation n'est pas assurée par le prestataire de services de navigation aérienne, elle relève du concessionnaire ou d'un tiers désigné par lui, lequel est tenu de conclure un protocole avec le prestataire de services de navigation aérienne précisant le champ et les modalités pratiques d'exécution de cette régulation.

Le concessionnaire matérialise la séparation entre les aires de trafic et les aires de manœuvre.

L'attribution des postes de stationnement et des zones de stockage des matériels d'assistance est effectuée par le concessionnaire. Lorsque des aires de trafic sont exploitées majoritairement ou exclusivement par un tiers, le concessionnaire peut confier sous son contrôle, par voie contractuelle, tout ou partie de cette mission à ce tiers.

c) Aires de manœuvre :

Le concessionnaire assure l'aménagement et l'entretien des aires de manœuvre.

Le concessionnaire assure la mise à disposition, la maintenance et la fourniture de l'énergie normale et de secours pour les équipements suivants :

- balisage lumineux ;
- panneaux d'indication, d'obligation et d'interdiction sur les aires de manœuvre ;
- indicateurs visuels de pente d'approche ;
- barres d'arrêt.

Le concessionnaire réalise les mesures d'adhérence selon la périodicité et dans les conditions techniques prévues par la réglementation ainsi que sur demande du prestataire de services de navigation aérienne ; les résultats de ces mesures sont transmis au prestataire de services de navigation aérienne, selon des modalités fixées par un protocole entre le concessionnaire et ce prestataire, qui en informe, le cas échéant, les équipages par les voies appropriées.

Le concessionnaire surveille l'état de la piste et de ses abords et inspecte l'aire de manœuvre selon la périodicité et dans les conditions techniques prévues par la réglementation ainsi que sur demande du prestataire de services de navigation aérienne ; le concessionnaire informe sans délai le prestataire de services de navigation aérienne des résultats de ces inspections.

Le concessionnaire publie des consignes de sécurité concernant l'accès des piétons et des véhicules autres que les aéronefs aux aires de manœuvre, sur avis conforme du prestataire de services de navigation aérienne. Il délivre, le cas échéant et à la demande du directeur du service de l'aviation civile océan Indien, les habilitations de circulation correspondantes. Il accompagne sur les aires de manœuvre les personnes ne disposant pas de telles habilitations.

Sur les aérodromes qui font l'objet de messages d'observation météorologique de la part de Météo-France, le concessionnaire communique à ce dernier les informations dont il dispose sur l'état des pistes.

Article 18

*Présentation des perspectives
à moyen et long terme*

Sans préjudice des dispositions relatives aux commissions consultatives économiques, le concessionnaire présente, au moins une fois par an, aux transporteurs aériens présents sur l'aérodrome l'analyse de ses perspectives d'exploitation pour les moyens et longs termes, en indiquant notamment :

- le contexte et la situation présente de l'aérodrome ;
- les hypothèses d'évolution du trafic retenues ;
- les objectifs généraux de développement ;
- la liste des principaux investissements envisagés et leur calendrier de réalisation ;
- la situation en matière de qualité de service et les objectifs fixés ;
- les conditions de l'adéquation entre les capacités des installations aéroportuaires et le trafic prévu.

Les documents correspondants sont transmis simultanément au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur du service de l'aviation civile océan Indien.

CHAPITRE II

Services rendus aux autres entreprises

Article 19

Accès

Le concessionnaire assure l'accès aux installations aéroportuaires des entreprises mentionnées aux articles 20, 21 et 22 ainsi que celui des autres entreprises dont la présence est nécessaire aux activités de transport aérien. L'accès au site ne donne lieu au paiement d'aucun droit d'entrée à la condition que ces personnes n'aient pas besoin d'être accompagnées par une personne titulaire d'un titre de circulation.

Article 20

Entreprises d'assistance en escale

Dans les conditions prévues à l'article D. 216-2 du code de l'aviation civile, le concessionnaire met à la disposition des entreprises d'assistance en escale :

1. Les locaux directement nécessaires à leurs activités ;
2. Des aires aménagées d'une superficie suffisante pour le stockage de leurs matériels ; ces aires sont, sauf incompatibilité technique, situées à proximité de celles où les services sont rendus ; en cas de contrainte liée à la capacité de ces aires, le concessionnaire en assure une répartition équitable entre les différents prestataires.

Le concessionnaire satisfait ces demandes dans les mêmes conditions et avec la même priorité que celles mentionnées à l'article 15 du présent cahier des charges.

Article 21

Entreprises de fret et de poste

Le concessionnaire met à la disposition des entreprises participant à des services de transport de fret et de poste par voie aérienne les emprises et, le cas échéant, les locaux et installations directement nécessaires à ces activités.

Article 22

Opérateurs de transport public

Le concessionnaire met à la disposition de ces opérateurs les locaux directement nécessaires à leurs activités. Il aménage et exploite des aires de dépose et de prise en charge des usagers des transports publics. Ces aires sont situées, dans la mesure du possible, à proximité immédiate des installations desservies.

Le concessionnaire aménage et exploite des aires d'attente des véhicules de transport public.

CHAPITRE III

Services rendus aux passagers

Article 23

Accès et circulation sur l'aérodrome

Le concessionnaire fait en sorte que les passagers, y compris ceux en correspondance, et le public puissent aisément accéder aux installations qui leur sont ouvertes, notamment les aérogares, et circuler entre celles-ci. Les aménagements doivent notamment permettre l'accès et la circulation des personnes à mobilité réduite. A cet effet, le concessionnaire :

- aménage et exploite des voies d'accès pour les véhicules privés ainsi que des aires de dépose rapide des passagers à proximité des aérogares ; l'usage de ces voies est gratuit ; l'usage de ces aires ne peut être payant qu'au-delà du temps d'utilisation nécessaire à la dépose rapide ;
- aménage et exploite des places de stationnement destinées aux véhicules privés ;
- facilite, notamment dans les conditions prévues à l'article 22, la desserte de ses installations aéroportuaires par les transports publics : autobus et taxis ;
- en concertation s'il y a lieu avec l'autorité organisatrice des transports et, sans préjudice des compétences de celle-ci, organise et, le cas échéant, exploite des services adaptés de transport, reliant notamment les plus proches points d'accès aux transports publics, les différentes aérogares et les parkings automobiles ; ces services sont également adaptés aux besoins des personnels des entreprises et administrations ayant des activités sur l'aérodrome ;
- à l'intérieur des aérogares, assure une circulation fluide et aisée des passagers et du public et met en place un service d'accueil et une signalétique adaptés.

Article 24

Accueil de certaines catégories de passagers

Le concessionnaire élabore, en concertation avec les transporteurs aériens, les consignes spécifiques relatives à l'accueil et à la prise en charge des passagers requérant une assistance particulière, notamment les personnes à mobilité réduite et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge. Il respecte ces consignes pour ce qui le concerne et subordonne, pour les autres intervenants, l'octroi des autorisations d'activités prévues à l'article 30 à l'engagement d'appliquer ces consignes.

Article 25

Services de santé

Le concessionnaire s'assure de la disponibilité, sur l'aérodrome ou à proximité, d'un service de secours comprenant une permanence médicale durant les heures d'ouverture des installations aéroportuaires.

Article 26

Information des passagers et du public

Le concessionnaire diffuse dans les aérogares, dès qu'il en a connaissance, les informations utiles aux passagers et aux personnes qui les accompagnent, concernant notamment la programmation et les correspondances des vols, leurs horaires et retards éventuels ainsi que les installations aéroportuaires qui leur sont affectées.

Le concessionnaire rend disponible à distance, par les moyens appropriés, les informations prévues à l'alinéa précédent ainsi que celles relatives aux conditions d'accès à l'aérodrome et aux modalités du stationnement des automobiles.

Le concessionnaire informe les passagers de leurs droits, par tous moyens appropriés.

Article 27

Enquêtes auprès des passagers

Afin notamment d'améliorer l'offre de services aux passagers et au public, le concessionnaire réalise, dans des conditions représentatives de l'activité de l'aérodrome, une enquête annuelle auprès des passagers au départ.

Cette enquête porte notamment sur les éléments suivants recueillis de façon anonyme :

- destination du vol ;

- origine et destination du voyage ;
- mode d'accès à l'aéroport (chaîne de transport, notamment pour les passagers venant de Grande Terre) ;
- caractère résident ou non résident du passager ;
- lieu de résidence ou de séjour des passagers dans la zone de chalandise de l'aérodrome ;
- motif du voyage ;
- catégorie socioprofessionnelle.

Le résultat de ces enquêtes, ainsi que l'ensemble des données et la description de la méthodologie s'y rapportant, sont tenus à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile et du directeur du service de l'aviation civile océan Indien. Un rapport de synthèse est remis chaque année au directeur du service de l'aviation civile océan Indien.

Ils ne peuvent être communiqués à un tiers qu'avec l'accord du concessionnaire ou dans le cadre de la procédure d'appel d'offres pour le renouvellement de la présente concession.

Article 28

Retards importants

Pendant les périodes de retards importants ou de perturbation du trafic, le concessionnaire met à la disposition des passagers l'information que lui communiquent les transporteurs aériens et le prestataire de services de navigation aérienne au sujet des retards attendus et renseigne les passagers sur la situation le plus régulièrement possible.

Lors de ces périodes, en complément des mesures mises à la charge des transporteurs aériens par les règles qui leur sont applicables en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, le concessionnaire porte assistance aux passagers dans le cadre d'un plan d'urgence, qui comprend notamment la mise à disposition de sièges et de moyens de couchage, l'accès à des moyens de télécommunication et des mesures appropriées en matière de soutien médical et d'assistance aux personnes ayant des besoins particuliers telles que celles accompagnées d'enfants en bas âge.

Lorsqu'il a été amené à intervenir dans les conditions du précédent alinéa pour pallier la carence d'un transporteur aérien à appliquer les règles d'indemnisation et d'assistance qui leur sont applicables, le concessionnaire demande à ce transporteur le remboursement des coûts exposés.

Le concessionnaire s'assure de la disponibilité de services de restauration adaptés dans ces circonstances particulières.

CHAPITRE IV

Assistance de l'Etat dans l'exercice de ses missions de police administrative

Article 29

Information des services de l'Etat sur les perturbations d'exploitation

Le concessionnaire informe sans délai le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports et le prestataire de services de navigation aérienne de tout danger ou inconvénient grave, dont il a connaissance, de nature à entraver la poursuite de l'exploitation de l'aérodrome. Il peut assortir cette information d'une demande de suspension immédiate des opérations aériennes.

Le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports et le prestataire de services de navigation aérienne informent le concessionnaire, dans les mêmes conditions, de tout événement de ce type dont ils ont connaissance, et peuvent demander en de tels cas la suspension immédiate de tout ou partie des opérations aéroportuaires.

Article 30

Autorisations d'activité dans les emprises aéroportuaires

Le concessionnaire soumet à autorisation l'exercice, par une entreprise, de toute activité industrielle, commerciale ou artisanale sur les emprises aéroportuaires autre que l'exploitation d'aéronefs ou d'un service de transport aérien.

L'exercice d'activités en zone réservée des aérodromes, au sens de l'article R. 213-2 du code de l'aviation civile, ne peut être autorisé que s'il est nécessaire aux activités aéronautiques. Le concessionnaire met fin aux autorisations lorsque cette condition n'est plus remplie.

Le concessionnaire tient à la disposition des services de l'Etat la liste des autorisations délivrées, en mentionnant celles dont la validité concerne les zones réservées de l'aérodrome. Cette liste est en outre, pour chaque aérodrome, transmise semestriellement au titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports.

Article 31

*Dispositions particulières
relatives à la sûreté*

Sous l'autorité du titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports, le concessionnaire met en place un service chargé :

- d'accueillir le public sollicitant la délivrance de titres de circulation en zone réservée ou d'autorisations d'accès des véhicules dans cette zone ;
- de vérifier la recevabilité des dossiers déposés et de les transmettre aux services de l'Etat pour instruction ;
- de tenir à jour la base de données informatiques des titres de circulation ;
- de fabriquer les titres de circulation, ainsi que les contremarques des véhicules, et de les remettre aux services de l'Etat chargés de les délivrer aux intéressés ;
- de proposer aux entreprises ou organismes exploitant des lieux à usage exclusif un service de fabrication des titres de circulation correspondants.

Les agents chargés de ce service sont agréés à cet effet par le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports et sont tenus au secret professionnel.

Le concessionnaire rend compte au ministre chargé de l'aviation civile de toute étude, recherche, expérimentation ou programme relatifs à la sûreté aéroportuaire qu'il entreprend.

Article 32

*Application de la réglementation
sur l'assistance en escale*

I. - En cas de limitation du nombre de transporteurs aériens autorisés à pratiquer l'auto-assistance, le concessionnaire délivre aux transporteurs aériens les autorisations de pratiquer l'auto-assistance conformément à l'article R. 216-3 du code de l'aviation civile et à l'article 30 du cahier des charges. La durée de ces autorisations n'excède pas trois ans.

II. - Le concessionnaire communique aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs, à leur demande, la liste des prestataires d'assistance en escale autorisés et les conditions attachées à ces autorisations.

III. - Le concessionnaire tient à jour un système d'information sur le marché de l'assistance en escale sur l'aérodrome, comprenant notamment pour chaque service d'assistance en escale tel que défini à l'annexe de l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile :

- la liste des entreprises d'assistance en escale autorisées avec les conditions de ces autorisations ;
- la liste des entreprises exerçant effectivement une activité, en distinguant les entreprises prestataires et celles agissant uniquement en qualité de sous-traitants de prestataires ;
- la liste, établie annuellement, des transporteurs aériens assistés par chaque prestataire d'assistance en escale.

Le concessionnaire communique ces éléments au ministre chargé de l'aviation civile, sur demande de celui-ci.

Le concessionnaire participe, avec les entreprises intéressées, à la définition et à la mise en œuvre du dispositif de permanence des services d'assistance en escale, lequel est arrêté conformément à l'article R. 216-11 du code de l'aviation civile.

Article 33

*Contrôle de l'application de la réglementation
sur les créneaux horaires*

Quand une réglementation de l'usage des créneaux horaires est applicable sur l'aérodrome, le concessionnaire fournit au ministre chargé de l'aviation civile, pour chaque saison aéronautique et au moins huit mois avant le début de celle-ci, les informations relevant de sa compétence, nécessaires pour la détermination des paramètres de coordination définis par cette réglementation, ainsi que des valeurs maximales de ces paramètres, notamment, s'il y a lieu, celles relatives à la capacité de traitement du trafic dans chacun des terminaux.

Le concessionnaire fournit au coordonnateur désigné en application des règles mentionnées au paragraphe précédant les informations nécessaires à l'exercice de sa fonction, en particulier les données relatives à l'affectation des transporteurs au sein des différentes aérogares, à la surveillance de l'utilisation des créneaux horaires attribués ainsi que, lorsqu'il en a connaissance, à l'identification des mouvements réalisés en violation des règles relatives à l'attribution et à l'utilisation des créneaux horaires. Ces informations sont transmises dans des délais compatibles avec l'exercice des missions du coordonnateur, et sont également communiquées au ministre chargé de l'aviation civile.

Article 34

*Contrôle de l'application
des restrictions d'exploitation*

Le concessionnaire fournit au ministre chargé de l'aviation civile les informations qui lui sont nécessaires pour l'identification des mouvements réalisés en violation des restrictions d'exploitation, lorsque de telles restrictions sont applicables.

Article 35

*Application de la réglementation
sur les servitudes*

Le concessionnaire communique dans les meilleurs délais aux services de l'Etat toute information dont il a connaissance, relative aux infractions à la réglementation sur les servitudes aéronautiques et radioélectriques.

Article 36

Police de l'exploitation de l'aérodrome

A la demande des services de police territorialement compétents, le concessionnaire prête gratuitement le concours de ses agents habilités pour veiller au respect, dans les emprises de l'aérodrome, des dispositions de l'arrêté pris en application de l'article R. 213-3 du code de l'aviation civile et de celles du code de la route.

Le concessionnaire peut en particulier mettre en place des agents assermentés et habilités à constater les infractions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement des véhicules sur les voies et dans les parcs de stationnement ouverts à la circulation publique, de façon à garantir la sécurité et la commodité des accès. Une copie des procès-verbaux est adressée au titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports. Le concessionnaire peut en outre mettre en place un service de fourrière dans les conditions prévues par le code de la route.

Les agents du concessionnaire peuvent également être habilités, en vue du prononcé de sanctions administratives, à constater les autres manquements aux dispositions mentionnées au premier alinéa et les manquements aux dispositions de l'article R. 217-1 du code de l'aviation civile. Ces constats sont transmis au titulaire du pouvoir de police et aux autorités mentionnées à l'article L. 6372-2 du code des transports.

Article 37

Police de la conservation

Le concessionnaire communique dans les meilleurs délais au titulaire du pouvoir de police et aux autorités compétentes mentionnées à l'article L. 6372-2 du code des transports toutes informations dont il a connaissance relative aux contraventions de grandes voiries commises dans l'emprise de l'aérodrome.

L'Etat constate par ses agents assermentés et habilités à cet effet les contraventions de grande voirie dans l'emprise de l'aérodrome.

Le concessionnaire peut attirer l'attention de l'Etat sur l'existence de contraventions de grande voirie.

Toute infraction constatée fait l'objet d'un procès-verbal. Les procès-verbaux sont adressés au titulaire du pouvoir de police et aux autorités compétentes mentionnées à l'article L. 6372-2 du code des transports.

Article 38

Sécurité générale

Le concessionnaire assure l'éclairage des installations dans la mesure nécessaire pour permettre la surveillance générale. A la demande du titulaire du pouvoir de police et dans les conditions fixées par celui-ci, il met en place, pour contribuer à la protection des biens et des personnes, des dispositifs de vidéosurveillance dans les lieux ouverts au public.

Les dispositifs de surveillance mis en place dans les zones de traitement des bagages et aux abords des aéroports et des parkings avions en application de la réglementation concernant la sûreté sont également utilisés, dans les conditions fixées le cas échéant par le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports, pour contribuer à la protection des biens et des personnes.

Article 39

Application de la réglementation sanitaire

A la demande du ministre chargé de la santé, le concessionnaire procède, dans ses locaux et aux emplacements utiles, à l'apposition d'affiches, fournies par l'Etat, contenant des recommandations sanitaires à l'intention des passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie.

Dans le cas de menace sanitaire grave ou de pandémie, le concessionnaire met en œuvre, à la demande du ministre chargé de la santé, des mesures sanitaires particulières, pouvant comprendre notamment des zones d'accueil réservées et des systèmes de détection. Les compensations à apporter, s'il y a lieu, au concessionnaire, sont déterminées en application de l'article 74 du présent cahier des charges.

CHAPITRE V

Conditions d'exercice des missions de l'Etat et de ses établissements publics

Article 40

Accès aux installations occupées par l'Etat et ses établissements publics

L'Etat et ses établissements publics bénéficient d'un passage suffisant pour assurer la desserte complète des dépendances enclavées qu'ils occupent au sein de l'emprise aéroportuaire.

Article 41

Accès aux installations aéroportuaires

Pour l'exercice des missions de l'Etat et de ses établissements publics, le concessionnaire garantit l'accès de leurs agents ainsi que des personnes agissant pour leur compte aux installations aéroportuaires concédées.

Article 42

Prestataire de services de navigation aérienne

I. – Le concessionnaire met gratuitement à la disposition du prestataire de services de navigation aérienne les terrains nécessaires, sur l'aérodrome, à l'implantation des aides radioélectriques à l'atterrissage et aux antennes de radiotéléphonie et de radiodétection. Il garantit le passage gratuit des supports de télécommunication nécessaires à ces services.

Il réalise et entretient, si nécessaire et sans frais à la charge du prestataire de services de navigation aérienne, les voies d'accès aux installations mentionnées au précédent alinéa.

Il assure, à la demande du prestataire de services de navigation aérienne, la fourniture de l'énergie normale et de secours nécessaires aux équipements de celui-ci.

Le concessionnaire met à la disposition du prestataire de services de navigation aérienne les locaux, aménagements et places de stationnement automobile nécessaires à ses activités. Sur demande du prestataire, le concessionnaire fournit les services associés tels que nettoyage, gardiennage, entretien, maintenance, confort climatique, fluides et équipements téléphoniques.

Sans préjudice des dispositions de l'article 60 du présent cahier des charges, le concessionnaire et le prestataire de services de navigation aérienne organisent une concertation régulière sur leurs projets de travaux respectifs et la compatibilité de ces travaux avec les contraintes de l'exploitation aéroportuaire et de la fourniture des services de navigation aérienne.

Le concessionnaire et le prestataire de services de navigation aérienne échangent les données dont ils disposent sur l'état de préparation et le déroulement des vols ainsi que celles qui sont nécessaires à l'établissement de l'information aéronautique selon les modalités réglementaires.

II. – L'ensemble des prestations prévues au présent article fait l'objet, à l'exception de celles pour lesquelles la gratuité est expressément prévue dans les conditions prévues à l'annexe 9 et au I, d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

Article 43

Services de l'Etat en charge de l'urbanisme, de la construction et de la protection de l'environnement

Lorsque les services de l'Etat sont associés à l'élaboration ou à la révision d'un document d'urbanisme intéressant l'aérodrome, ils consultent le concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu de faire connaître son avis dans le cadre des procédures d'information et de participation du public applicables localement et relatives à l'élaboration ou à la révision des documents d'urbanisme ou relatives à la mise en œuvre du code de l'environnement et intéressant l'aérodrome.

Si l'aérodrome est soumis à l'obligation d'établissement de courbes d'environnement sonore, le concessionnaire, à la demande du directeur du service de l'aviation civile océan Indien, établit ces courbes et les fournit chaque année au préfet de département ainsi que le décompte de la population et des logements inclus dans chacune des zones délimitées par ces courbes.

Le concessionnaire apporte, à la demande du directeur du service de l'aviation civile océan Indien, son concours technique à l'élaboration et à la révision du plan d'exposition au bruit prévu à l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, du plan de gêne sonore prévu à l'article L. 571-15 du code de l'environnement, des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement prévus aux articles L. 572-2 et L. 572-6 du code de l'environnement ainsi qu'aux études d'impact réalisées par l'administration en application des articles R. 227-7 et R. 227-8 du code de l'aviation civile. A ce titre, le concessionnaire communique aux services de l'Etat, à leur demande, les données qualitatives et quantitatives utiles qu'il est seul à détenir.

Le concessionnaire communique aux services de l'Etat, à leur demande, les données qu'il est seul à détenir et qui sont nécessaires à la réalisation des inventaires annuels d'émission de substances polluantes prévue à l'article L. 221-6 du code de l'environnement.

Le concessionnaire apporte, s'il y a lieu, son concours technique pour l'établissement des servitudes aéronautiques et radioélectriques.

Sauf accord particulier du ministre chargé de l'aviation civile et sous réserve des obligations des tiers, le concessionnaire a la charge des frais qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées, à l'intérieur de l'aérodrome, dans l'intérêt de la navigation aérienne. Des conventions particulières entre le ministre chargé de l'aviation civile et le concessionnaire peuvent en outre prévoir la prise en charge par la concession des frais résultant de l'établissement de telles servitudes instituées à l'extérieur de l'aérodrome.

Article 44

Météo-France

a) Dispositions générales :

Le concessionnaire met à la disposition de Météo-France les terrains, bâtiments, locaux, aménagements et places de stationnement automobile nécessaires à l'exercice de ses missions d'assistance météorologique à la navigation aérienne relatives à l'aérodrome. Météo-France est libre d'y installer, après concertation avec le concessionnaire, les aménagements et équipements nécessaires à l'accomplissement de ces missions.

b) Dispositions particulières :

Le concessionnaire tient Météo-France informé de toute mesure prise sur l'aérodrome pouvant affecter la fiabilité des observations météorologiques et prend, le cas échéant, toutes les dispositions nécessaires pour assurer le respect des servitudes de protection des installations météorologiques intéressant la sécurité de la navigation aérienne.

Le concessionnaire met gratuitement à la disposition de Météo-France les terrains pour l'implantation des équipements de mesure des paramètres météorologiques nécessaires au service météorologique réglementaire prescrit par l'Etat relatif au fonctionnement de l'aérodrome.

Sur demande de Météo-France, le concessionnaire assure :

- la fourniture d'énergie électrique normale et de secours pour ses équipements d'observation relatifs au fonctionnement de l'aérodrome ;
- le raccordement aux réseaux de télécommunications internes de l'aérodrome et permettant l'interconnexion avec les systèmes du concessionnaire et ceux du prestataire de service de navigation aérienne.

c) L'ensemble des prestations prévues au présent article fait l'objet, à l'exception de celles pour lesquelles la gratuité est expressément prévue, d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

Article 45

Administrations chargées des contrôles aux frontières et de la sécurité publique

a) Dispositions générales :

Le concessionnaire met à la disposition des services de l'Etat chargés des contrôles aux frontières et de la sécurité dans les parties de l'aérodrome ouvertes au public les terrains, les locaux, les places de stationnement et, le cas échéant, les aménagements strictement nécessaires à l'exercice de leurs missions relatives au fonctionnement de l'aérodrome. Il en assure le nettoyage, l'éclairage et le confort climatique. Sur demande des services concernés, le concessionnaire fournit les prestations associées aux locaux occupés telles que celles relatives au gardiennage, à la maintenance, aux fluides et aux équipements téléphoniques. Ces prestations font l'objet d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

b) Consultations :

Quand ils concernent les activités de contrôle aux frontières, les différents aménagements et éléments de signalisation nécessaires à la circulation des flux de voyageurs et des personnes qui les attendent font l'objet d'une concertation préalable entre le concessionnaire et les services chargés de ces activités. Lors de la programmation de nouvelles installations, les services chargés des contrôles aux frontières sont consultés sur l'emplacement et la conception des locaux intégrés dans ces installations et dédiés aux missions assurées par eux.

Article 46

Affaires étrangères

A la demande du ministre des affaires étrangères et européennes, le concessionnaire met à la disposition des personnalités dont la liste est établie par ce ministre les locaux appropriés pour leur accueil et assure, le cas échéant, les prestations de service associées. Les frais correspondants sont pris en charge par l'Etat.

Article 47

Autres administrations de l'Etat

Dans les conditions prévues à l'article 48, le concessionnaire met à la disposition des autres services de l'Etat les terrains, bâtiments, locaux, aménagements et places de stationnement automobile nécessaires à l'exercice de leurs missions sur l'aérodrome.

Article 48

*Conditions d'occupation d'autres locaux
et parcs de stationnement*

Sauf disposition contraire des articles 42 à 47, le concessionnaire fournit, dans la mesure d'une disponibilité suffisante et de la vocation du domaine public aéronautique, les locaux et parcs de stationnement demandés par les services de l'Etat et reçoit dans ce cas de ces administrations :

- soit une contribution financière couvrant les dépenses d'investissement ou d'aménagement à effectuer, ainsi que les charges d'exploitation y afférentes ;
- soit le paiement d'une redevance d'occupation aux conditions générales et barèmes établis pour les locaux de même nature dans les bâtiments analogues de l'aérodrome ;
- soit une composition des deux lorsque la contribution financière précitée couvre partiellement les dépenses d'investissement ou d'aménagement, ainsi que les charges d'exploitation y afférentes.

Toutefois, dans le cas où ces locaux ou parcs de stationnement sont nécessaires aux missions de ces services relatives au fonctionnement de l'aérodrome, ces charges ne peuvent excéder les coûts directs supportés par le concessionnaire.

Article 49

Retrait de certains terrains

Si des terrains de la concession se révèlent nécessaires pour l'exercice des missions de l'Etat ou de ses établissements publics relatives au fonctionnement de l'aérodrome, ils peuvent être retirés de la concession par décision du ministre chargé de l'aviation civile moyennant le versement d'une indemnité réparant le préjudice matériel, direct et certain subi par le concessionnaire.

Article 50

Plans de secours

En cas d'urgence, et à la requête des services de l'Etat, le concessionnaire met immédiatement à leur disposition les installations et services de la concession nécessaires, y compris en dehors des horaires d'ouverture, et prend toute mesure utile pour répondre aux demandes d'information du public.

CHAPITRE VI

Qualité de service

Article 51

Amélioration et contrôle de la qualité

Le concessionnaire définit un programme de développement et de contrôle de la qualité des différents services relevant de son exploitation, actualisé chaque année, auquel il associe ses fournisseurs, ses sous-traitants et les entreprises ayant une activité sur l'aérodrome pour promouvoir l'amélioration de la qualité globale des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens. Il favorise, dans ce but, la concertation avec les services de l'Etat agissant sur la plate-forme.

Le programme de développement et de contrôle de la qualité fait l'objet chaque année d'une présentation dans le compte rendu prévu au I de l'article 75. Y sont notamment transcrits les résultats des audits menés par le concessionnaire en la matière.

Les éléments du programme et les résultats des audits, sont tenus à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile et du directeur du service de l'aviation civile océan Indien.

Article 52

Mesure de la qualité

Le concessionnaire s'engage sur des objectifs de qualité des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens selon les modalités fixées à l'annexe 24.

Le concessionnaire met en œuvre et exploite un système d'information relatif à la qualité des services rendus. Ce système est constitué d'indicateurs mesurant la fiabilité et la disponibilité des installations et services aéroportuaires que le concessionnaire fournit aux passagers, au public et aux transporteurs aériens ainsi que la satisfaction des usagers.

Le système d'information porte également sur les services rendus par les entreprises auxquelles le concessionnaire a confié une partie de ses missions. Il peut également porter, de manière distincte et en tant que de besoin, sur certains services ou activités aéroportuaires ne relevant pas des missions du concessionnaire.

A la demande des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie et au cas où des aspects significatifs de la qualité de service aéroportuaire ne seraient pas traduits dans le système d'information susmentionné, le concessionnaire met en œuvre, dans les délais fixés par ces mêmes ministres, un ou plusieurs indicateurs propres à y remédier.

Les principaux résultats qui ressortent de ce système d'information font l'objet d'une présentation dans le compte rendu prévu au I de l'article 75. Les éléments du système d'information sont en outre tenus à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile et du directeur du service de l'aviation civile océan Indien, dans des formes appropriées à la tenue d'audits externes.

Les objectifs de qualité de service figurant dans les contrats pluriannuels mentionnés à l'article L. 6325-2 du code des transports sont établis et mesurés sur la base du système d'information prévu par le présent article.

Article 53

Réclamations et observations des usagers

Le concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer par écrit, par voie électronique ou auprès d'un agent habilité à le représenter, leurs réclamations ou observations sur les services rendus par le concessionnaire ou les entreprises qui lui sont liées par contrat. Les moyens ainsi offerts sont portés à la connaissance des usagers.

Le concessionnaire assure le suivi de ces réclamations et observations et des suites qui y sont données. Il en dresse chaque année un bilan qui est incorporé au compte rendu mentionné au I de l'article 75.

Dans le cas où le concessionnaire reçoit des réclamations concernant les services de l'Etat, il les transmet à ces services.

TITRE V

INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

Article 54

Démarche environnementale

Le concessionnaire adopte et déploie un système de management des questions environnementales pour ce qui concerne ses activités. Ce système de management doit être certifié.

Le concessionnaire prend en compte l'impact environnemental de l'activité de ses fournisseurs, de ses sous-traitants et des établissements implantés sur l'aérodrome, en introduisant des clauses environnementales dans les contrats qu'il passe avec eux.

Le concessionnaire met en place un plan de déplacement d'entreprise pour l'ensemble des entreprises présentes sur la plate-forme avec pour objectif de réduire l'usage des véhicules particuliers et de favoriser l'usage des modes doux.

Article 55

Information du public sur les impacts environnementaux

Le concessionnaire assure une diffusion adaptée des informations environnementales sur l'aérodrome et

publie chaque année les résultats des mesures qu'il effectue sur les nuisances sonores causées par les aéronefs, la pollution de l'air, la pollution de l'eau et les déchets produits par l'activité de l'aérodrome. A cette fin, le prestataire de services de navigation aérienne et Météo-France communiquent au concessionnaire, chacun en ce qui le concerne, les informations nécessaires à l'exploitation des systèmes de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.

Le concessionnaire met en œuvre une politique de communication avec les riverains sur les impacts environnementaux et économiques des aéroports. Il anime en particulier un lieu d'accueil du public à vocation d'information et d'échange sur les problématiques environnementales des aéroports.

Il instruit les demandes d'information et les réclamations des riverains ne relevant pas du domaine de compétence du prestataire de services de navigation aérienne.

Article 56

Information mutuelle du concessionnaire et des transporteurs aériens

Le concessionnaire et les transporteurs aériens desservant l'aérodrome s'informent mutuellement, au moins une fois par an, des actions et des politiques d'insertion dans l'environnement qu'ils mènent.

Article 57

Application de la réglementation environnementale

Le concessionnaire assure la réalisation des mesures de bruit, de polluants atmosphériques et de rejets d'eaux pluviales et d'assainissement prescrites par la réglementation.

TITRE VI

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TERRAINS ET AUX INFRASTRUCTURES

Article 58

Développement de l'aérodrome et plans de servitudes

I. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer les grandes orientations du développement des infrastructures et installations de l'aérodrome, notamment en ce qui concerne les pistes, les voies de circulation principales destinées aux aéronefs, les zones d'installations et les caractéristiques principales des dégagements aéronautiques et radioélectriques qu'exige leur fonctionnement, qui s'imposent alors au concessionnaire.

A la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou de sa propre initiative, le concessionnaire établit et met à jour un schéma de composition générale qui précise, dans le cadre des orientations susmentionnées et, le cas échéant, à différents stades de développement de l'aérodrome, la localisation et le dimensionnement des différentes infrastructures et installations. Ce schéma et ses mises à jour sont approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le schéma de composition générale initial de l'aéroport de Mayotte est défini dans les documents visés à l'annexe 12.

II. – Le concessionnaire est consulté lors de l'élaboration des plans de servitudes relatifs à l'activité de l'aérodrome.

Article 59

Investissements imposés par le ministre chargé de l'aviation civile

I. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer à titre exceptionnel au concessionnaire, après consultation de celui-ci et dans les conditions du II et du III du présent article, la réalisation d'une opération d'investissement nécessaire au respect des obligations de ce dernier en vertu de la présente convention ou de dispositions législatives ou réglementaires, en particulier pour la satisfaction des besoins des usagers dans les conditions de sécurité et de sûreté requises.

II. – Le ministre chargé de l'aviation civile et le concessionnaire se concertent en vue de déterminer les conditions de la compensation des conséquences financières de l'opération d'investissement, conformément aux dispositions qui suivent :

- s'il s'agit d'un investissement réalisé pour les besoins des services de l'Etat en application du chapitre 5 du titre IV du présent cahier des charges et sauf si la gratuité y est expressément prévue, il est tenu compte des conséquences financières de cet investissement pour l'établissement des contributions financières versées au concessionnaire, qui sont mentionnées à ce chapitre ;

- dans les autres cas et sauf stipulation contraire d'un contrat conclu en application du II de l'article L. 6325-2 du code des transports, il est tenu compte pour l'établissement des redevances pour services rendus mentionnées à l'article L. 6325-1 de ce même code des charges d'exploitation, d'amortissement et de rémunération du capital induites par la réalisation de l'opération d'investissement, déduction faite, le cas échéant, d'autres recettes liées à cette opération, selon les principes mentionnés à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile. Dans le cas où l'opération d'investissement modifierait substantiellement l'équilibre d'un contrat en cours conclu en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, un avenant audit contrat est conclu pour prendre en compte, dans l'établissement des redevances, les conséquences financières de cette opération.

III. – Le ministre chargé de l'aviation civile notifie au concessionnaire, par lettre recommandée avec avis de réception, la nature des investissements à réaliser ainsi que les principes de prise en compte des conséquences financières. Il demande au concessionnaire de lui communiquer, dans un délai qu'il fixe, un programme de réalisation des travaux correspondants.

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe, au vu de ce programme et après consultation du concessionnaire, les travaux à réaliser et leur calendrier d'exécution ainsi que les modalités de compensations financières, qu'il notifie au concessionnaire par lettre avec avis de réception, sous réserve dans le cadre de rupture du bouleversement économique du contrat, des dispositions de l'article 74.

Article 60

Régime des travaux

Tous travaux de création, d'aménagement ou de réfection des pistes, voies de circulation, aires de stationnement, tous travaux qui sont soumis à permis de construire, ou toute édification ou modification d'ouvrage ou d'installation doivent, sauf dérogation expresse accordée par le ministre chargé de l'aviation civile, être compatibles :

- avec les documents établis en application de l'article 58 du présent cahier des charges ;
- avec les servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- avec les surfaces libres d'obstacles ou avec les surfaces d'évaluation d'obstacles relatives aux approches de précision ;
- avec le fonctionnement des équipements radioélectriques de la navigation aérienne ;
- avec l'exécution du service météorologique réglementaire prescrit par l'Etat relatif au fonctionnement de l'aérodrome.

Ils ne doivent pas dégrader les conditions d'exercice des services de la navigation aérienne.

Le concessionnaire tient informé le directeur du service de l'aviation civile océan Indien, avec un préavis d'au moins trois mois avant leur commencement pouvant être réduit en cas d'urgence, de tous projets de travaux pouvant affecter l'exercice des missions des services de l'Etat, notamment sur les aires de mouvement, ou susceptibles d'avoir des conséquences en matière de sécurité ou de sûreté aéroportuaire. Dans ce délai, le directeur du service de l'aviation civile océan Indien peut formuler des propositions et recommandations ou, le cas échéant, exiger des modifications portant sur la nature des travaux, leur calendrier et leur phasage ainsi que sur les méthodes d'exécution. Le concessionnaire indique au directeur du service de l'aviation civile océan Indien, dans un délai de huit jours, les suites qu'il entend donner à ses propositions et recommandations.

Article 61

Dossiers d'investissement

Si le concessionnaire envisage la réalisation d'un projet dont le montant hors taxe excède un seuil de 20 % du chiffre d'affaires total annuel du dernier exercice connu tel qu'il apparaît dans le rapport transmis par le concessionnaire au titre du IV de l'article 75 (étant précisé que, pour le premier exercice, ce seuil sera appliqué au chiffre d'affaires prévisionnel présenté en annexe 20), ou qui déroge au schéma de composition générale et à son parti architectural et paysager, il soumet pour approbation au ministre chargé de l'aviation civile, avant le lancement des opérations, un dossier d'investissement. Ce dossier précise la nature et la consistance du projet, sa localisation, les objectifs poursuivis, son impact sur l'exploitation de la plate-forme et une estimation de son coût. Il est complété, à la demande du ministre chargé de l'aviation civile, par l'avant-projet sommaire correspondant.

En l'absence de réponse du ministre chargé de l'aviation civile dans un délai de trois mois, l'approbation de celui-ci est réputée acquise.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux travaux initiaux.

Article 62

Marchés de travaux

Les marchés de travaux du concessionnaire sont soumis aux procédures de publicité et de mise en concurrence prévues par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines

personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics. A compter de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente convention, ces procédures s'appliquent y compris dans les cas où ces marchés sont passés avec une entreprise liée au sens de l'article 12-III de ladite ordonnance.

Article 63

Occupation de biens immobiliers

Les contrats que le concessionnaire conclut pour l'occupation de biens immobiliers dans le périmètre aéroportuaire sont conclus dans les conditions fixées au II de l'article 11 du présent cahier des charges et doivent être compatibles avec l'exercice du service public aéroportuaire et ses développements prévisibles.

Si le développement du service public aéroportuaire rend nécessaire qu'il soit mis fin de manière anticipée à un contrat d'occupation conclu par le concessionnaire, le coût d'éviction de l'occupant, quelle qu'en soit la forme, n'est pris en compte pour l'établissement des redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports que dans la mesure où leur détermination avait précédemment tenu compte de recettes résultant dudit contrat.

Article 64

Equipements non liés au service public aéroportuaire

Le concessionnaire communique au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur du service de l'aviation civile océan Indien ainsi que, dans les conditions prévues à l'article 18, aux transporteurs aériens, au moins trois mois avant tout engagement de sa part, les opérations d'équipement, représentant une surface bâtie supérieure à 3 000 mètres carrés, qu'il compte entreprendre ou dont il compte autoriser la réalisation par un tiers et qui sont étrangères au service public aéroportuaire. Il doit établir à cette occasion que ces projets n'ont pas d'incidence sur l'exercice du service public et qu'ils sont compatibles avec ses développements prévisibles.

Ces opérations ne peuvent avoir pour conséquence de rendre plus onéreux l'usage du service public aéroportuaire.

Article 65

Droits et obligations du concessionnaire au regard de l'utilité publique

Lorsque l'exécution par le concessionnaire de travaux présentant un caractère d'intérêt général nécessite des acquisitions préalables par voie d'expropriation, le concessionnaire le notifie au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur du service de l'aviation civile océan Indien. Il peut assortir cette notification de la demande de se voir attribuer par le ministre chargé de l'aviation civile la qualité d'expropriant. La procédure de déclaration d'utilité publique est conduite dans les formes applicables en métropole, sous réserve des dispositions ayant le même objet applicables localement, et jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions de l'ordonnance prévue au III (18^o) de l'article 30 de la loi n° 2010-1487 du 7 décembre 2010 relative au Département de Mayotte.

Article 66

Capacité des infrastructures aéroportuaires

Le concessionnaire tient à jour un état de la capacité des différentes installations aéroportuaires. Les éléments recueillis sont tenus à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile et du directeur du service de l'aviation civile océan Indien.

Ils contribuent à la détermination des programmes d'investissements de capacité qui figurent dans les contrats mentionnés à l'article L. 6325-2 du code des transports.

Sauf en cas d'urgence, le concessionnaire est tenu d'informer le ministre chargé de l'aviation civile et le directeur du service de l'aviation civile océan Indien préalablement à toute modification substantielle, permanente ou provisoire, des capacités des installations aéroportuaires. Il en informe également les usagers intéressés.

TITRE VII

RÉGIME FINANCIER

Article 67

Ressources de la concession

I. – Le concessionnaire perçoit le produit des redevances mentionnées aux articles L. 6325-1 du code des transports et R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile.

Les tarifs de ces redevances à la date du début de l'exploitation de l'aérodrome sont mentionnés en annexe 18 du présent cahier des charges. L'évolution de ces tarifs est déterminée dans les conditions prévues par le code des transports et le code de l'aviation civile. Pour la fixation des tarifs, à la date de clôture financière et dans les termes prévus à l'annexe 15, il sera tenu compte des coûts de travaux EPC et des paramètres de fixation des taux, dans le respect des dispositions du code de l'aviation civile, et notamment des dispositions de l'article R. 224-1 et suivants. L'annexe 20 retrace l'évolution prévisionnelle des tarifs à la date du début de l'exploitation.

II. – Le concessionnaire reçoit le produit des taxes qui lui sont affectées.

La taxe d'aéroport, qui couvre les dépenses de sûreté (contrôle des bagages et des passagers ainsi que des accès à la zone réservée) et de sécurité (SSLIA, lutte contre le péril animalier), entre en vigueur à Mayotte à la date du début de l'exploitation commerciale de l'aérodrome telle que définie au (ii) de l'article 3 de la convention de concession.

III. – Le concessionnaire perçoit, le cas échéant, les subventions allouées pour l'exercice des missions prévues par le présent cahier des charges ainsi que celles qui lui sont versées en vertu de dispositions législatives ou réglementaires.

IV. – Le concessionnaire reçoit le produit de toute autre prestation qu'il est amené à fournir dans le cadre de sa mission, dont les prix sont fixés librement sous réserve des dispositions du présent cahier des charges.

V. – Il est autorisé à percevoir le produit des redevances relatives à l'utilisation et à l'occupation du domaine concédé. Il fixe le montant de ces redevances.

VI. – Le concessionnaire perçoit les indemnités relatives à l'exercice des missions du présent cahier des charges qui lui sont dues par des tiers.

VII. – Le concessionnaire reçoit le produit de la cession des biens de la concession et les affecte intégralement à la concession.

VIII. – Il est versé au concessionnaire, au titre de la réalisation des travaux initiaux, tels que définis à l'article 4-1 du présent cahier des charges, une subvention d'investissement de 10 millions d'euros (dix millions d'euros) courants.

L'échéancier des versements et les conséquences d'un retard dans leur paiement au concessionnaire sont décrits en annexe 15 du présent cahier des charges.

Les modalités selon lesquelles cet échéancier est modifié en cas de retard des travaux sont précisées à l'annexe 15.

Article 68

Redevance domaniale

Dans le cadre de la présente convention et à compter de la date de début de l'exploitation de l'aérodrome, le concessionnaire verse annuellement au concédant une redevance domaniale, composée d'une partie fixe et d'une partie variable fonction des recettes tirées par le concessionnaire de l'occupation par les tiers du domaine concédé.

Le premier terme de la partie fixe est de 6 (six) euros par hectare concédé. Chaque terme suivant est calculé à partir d'un taux par hectare réactualisé dans les mêmes proportions que l'évolution annuelle de l'indice national INSEE du coût de la construction. Cette évolution est mesurée par l'indice du deuxième trimestre de l'année précédente.

La part variable a pour assiette les recettes tirées par le concessionnaire de l'occupation par les tiers du domaine concédé (part fixe et part variable des redevances dues par ces tiers). Le barème applicable aux différentes tranches de recettes est le suivant :

TRANCHE DE RECETTES ANNUELLES au titre du dernier exercice connu	TAUX MARGINAL applicable
Inférieure à 5 000 000 euros	0,10 %
Comprise entre 5 000 000 euros et 10 000 000 euros	0,15 %
Comprise entre 10 000 000 euros et 15 000 000 euros	0,20 %
Supérieure à 15 000 000 euros	0,25 %

Article 69

Impôts et taxes

Sans préjudice des dispositions de l'article 74 et sous réserve des dispositions ci-après, le concessionnaire supporte la charge de tous les impôts et taxes auxquels sont assujettis les terrains, ouvrages, bâtiments et

installations concédés, y compris ceux établis au nom de l'Etat à compter de la date du début de l'exploitation de l'aérodrome. Pour ce dernier cas, le concessionnaire est subrogé à l'Etat pour toute réclamation gracieuse ou recours juridictionnel.

Il supporte les impôts et taxes dont il peut être redevable en raison des activités prévues par la concession à compter de la date du début de l'exploitation de l'aérodrome.

Sans préjudice des dispositions de l'article 74, la TVA et la taxe foncière seront supportées par le concessionnaire dans les limites des termes et conditions du code général des impôts de la collectivité départementale de Mayotte jusqu'à l'application à Mayotte du code général des impôts de la métropole.

A compter de l'établissement dans le département de Mayotte de la taxe foncière et à la TVA selon les dispositions du code général des impôts applicable en métropole, le calcul des tarifs des redevances stipulés à l'article 67, alinéa I, tiendra compte intégralement des conséquences de l'établissement de ladite taxe foncière et de ladite TVA, dans le respect des dispositions des articles R. 224-1 et suivants du code de l'aviation civile.

Le concessionnaire fournit chaque année au concédant, dans le cadre du rapport annuel, une copie certifiée conforme des certificats établis par les services compétents attestant qu'il a acquitté les impôts et charges sociales.

Article 70

Garanties

I. – Garantie pendant la phase de construction.

Afin de garantir l'ensemble des obligations qui lui incombent en phase de construction des travaux initiaux au titre du présent cahier des charges, le concessionnaire fournit directement ou indirectement par le concepteur-réalisateur au plus tard à la date de début d'exploitation de l'aérodrome, et jusqu'au premier anniversaire de la mise en service effective des travaux initiaux, une garantie financière sous la forme d'une garantie autonome à première demande délivrée par un établissement bancaire de premier rang ou par une société non bancaire d'un montant de 10 % du prix de revient tel que défini par l'article 4.7.

Cette garantie pourra être mise en jeu aux fins suivantes :

- garantir le paiement des pénalités visées à l'article 77 ;
- garantir le paiement des frais exposés par l'Etat au titre des mesures conservatoires prescrites par l'Etat en phase de construction, conformément aux dispositions de l'article 78 du présent cahier des charges ;
- garantir l'achèvement des travaux initiaux ainsi que, le cas échéant, l'indemnisation du préjudice subi par le concédant au titre de la déchéance prononcée en phase de construction, telle que prévue à l'article 82 du présent cahier des charges ;
- garantir la remise en bon état des ouvrages et installations de la concession en cas de rachat de celle-ci par l'Etat en phase de construction de l'aérogare de l'aérodrome de Mayotte, conformément aux dispositions de l'article 81 du présent cahier des charges.

Cette garantie ne sera pas reconstituable.

La garantie constituée est conforme au modèle fixé à l'annexe 16.

II. – Garanties postérieures à la phase de construction.

II-1. Le concessionnaire constitue, dans les quinze jours suivant la demande mentionnée à l'article 78 du présent cahier des charges, une garantie bancaire dont le montant est fixé par le ministre chargé de l'aviation civile de manière proportionnée aux mesures conservatoires prescrites en application de cet article et dans la limite d'un douzième du chiffre d'affaires du dernier exercice connu de la concession.

II-2. Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages et installations de la concession à la date d'expiration de celle-ci, le concessionnaire constitue en outre, dans les six mois suivants la notification prévue au cinquième alinéa du I de l'article 83 du présent cahier des charges, une garantie d'un montant total égal au coût prévisionnel des programmes concernés.

Cette garantie fait l'objet, chaque année, de mainlevées partielles et successives. Celles-ci sont proportionnelles au coût des travaux effectivement réalisés par le concessionnaire conformément aux programmes d'entretien et de renouvellement et dans la limite de leur montant prévisionnel. La réalisation de chaque tranche semi-annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire entre le concessionnaire et le directeur du service de l'aviation civile océan Indien en vue de la mainlevée partielle.

II-3. Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages et installations de la concession en cas de rachat de celle-ci par l'Etat, le concessionnaire constitue, dans les deux mois suivant la réception de la notification prévue à l'article 81 du présent cahier des charges, une garantie d'un montant égal au coût moyen d'entretien annuel de l'ensemble des ouvrages de la concession.

Ce coût moyen est calculé à partir des coûts annuels, actualisés sur la base de l'indice INSEE du coût de la construction, constatés au cours des trois (3) derniers exercices courants de la date de mise en service des travaux initiaux et la date de la notification précitée.

Cette garantie fait l'objet d'une mainlevée dès l'établissement du procès-verbal de réception mentionné au II de l'article 81 du présent cahier des charges ou, en cas de réception avec réserves, dès la levée des réserves.

II-4. Les garanties mentionnées ci-dessus sont constituées sous forme de garanties à première demande émises par des établissements financiers agréés dans les conditions de l'article 102 du code des marchés publics.

Article 71

Comptabilité de la concession

Le concessionnaire établit des comptes de la concession séparés de ceux de ses autres activités éventuelles, en procédant, le cas échéant, à la répartition des charges, des produits, des actifs et des passifs communs de façon à refléter fidèlement l'organisation et la structure financière de la concession.

Les comptes de la concession sont établis selon les règles applicables le cas échéant pour les concessions de service public. Les règles et méthodes comptables et fiscales que le concessionnaire prévoit d'utiliser sont décrites en annexe 23, en particulier les méthodes et durées d'amortissement des biens.

Article 72

Comptabilité analytique

Le concessionnaire met en place et exploite un système d'information et une comptabilité analytique de ses différentes activités qui identifient notamment le périmètre mentionné à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile et celui des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 de ce même code.

Ce système d'information doit permettre d'établir, d'une part, des situations faisant ressortir les produits et les charges d'exploitation ainsi que les immobilisations et une estimation du besoin en fonds de roulement associés à chacun des périmètres précités et, d'autre part, la méthode retenue pour leur imputation ou leur répartition entre ces périmètres en reflétant fidèlement la structure financière et l'organisation du concessionnaire. Sauf exception dûment motivée, cette méthode est identique d'un exercice à l'autre.

Ces situations font l'objet chaque année d'une attestation par un organisme indépendant choisi par le concessionnaire sur avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile. Cette attestation donne lieu à l'établissement d'un rapport communiqué, au plus tard 30 jours après l'approbation des comptes du concessionnaire, aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie.

Les éléments du système d'information et les données comptables sont tenus à tout moment à la disposition des mêmes ministres, dans des formes appropriées à la tenue d'audits externes.

Article 73

Obligation d'assurance

I. – Le concessionnaire se garantit contre les conséquences pécuniaires de toute responsabilité pouvant lui incomber du fait de l'exécution du présent contrat de concession.

Le concessionnaire se garantit contre le risque de sinistres pouvant affecter les installations concédées.

Le concessionnaire s'assure contre tous risques susceptibles de mettre en cause sa responsabilité à l'égard des tiers, des usagers et des préposés du fait de son occupation des lieux, des travaux entrepris, de l'existence et de l'exploitation des ouvrages et équipements. Le concessionnaire est tenu de souscrire auprès d'une compagnie notoirement solvable, toutes les assurances nécessaires à l'exploitation du service délégué, notamment :

Une assurance « responsabilité civile » au sens de l'article 1382 du code civil couvrant notamment tous les dommages corporels causés aux tiers ou à l'Etat et aux agents de celui-ci par tous les personnels intervenant dans le cadre de l'exécution du présent contrat :

- une assurance « dommages », assurant les biens mobiliers et immobiliers nécessaires au service délégué, y compris les dépendances du domaine public délégué ;
- toutes les polices d'assurance relatives à la construction nécessaires dans le respect des dispositions de la loi du 4 janvier 1978 et effectuer toutes les formalités prévues pour satisfaire aux obligations de l'assuré telles qu'elles résultent de l'annexe II de l'article A. 243-1 du code des assurances (étant précisé que l'obligation d'assurance dommages ouvrages n'existe pas à Mayotte à la date de signature de la convention de concession).

Les polices d'assurance devront, chacune en ce qui la concerne, être souscrites préalablement au début des missions qu'elles visent et pour celles relatives à l'exploitation à compter de la date de début de l'exploitation de l'aérodrome. Le concessionnaire devra à tout moment être à jour de ses cotisations d'assurances. Toutefois, ces communications n'engageront en rien la responsabilité du concédant pour le cas où, à l'occasion d'un sinistre, l'étendue des garanties ou le montant de ces assurances s'avérerait insuffisant ou si, pour un motif quelconque, un assureur devait refuser sa garantie. D'une manière générale, le concessionnaire sera seul responsable de sa propre carence en matière de souscription des assurances ou de paiement des cotisations afférentes.

II. – Toutes les polices d'assurance devront inclure précisément une clause générale et totale de renonciation à recours contre le concédant et ses assureurs. Les polices d'assurance que le concessionnaire souscrit peuvent contenir une clause spéciale permettant d'en étendre le bénéfice aux occupants du domaine public délégué, sur leur demande et moyennant le paiement au concessionnaire d'une redevance particulière. Le concessionnaire exige des occupants du domaine délégué qui n'ont pas adhéré aux polices souscrites par lui qu'ils justifient d'une assurance particulière répondant aux obligations du présent article.

En cas de sinistre, le concessionnaire garantit l'Etat contre le recours des tiers.

III. – Le concessionnaire fournira à l'Etat dans les trente (30) jours suivant leur conclusion, et à chaque fois que l'Etat en fera la demande, copie des attestations de polices d'assurances souscrites au titre du présent article ainsi que les certificats de renouvellement, les avenants éventuels, les délégations desdites polices ainsi que les justificatifs de paiement à bonne date des primes correspondantes ayant trait à ces polices d'assurances.

IV. – Le concessionnaire s'assurera que les indemnités payables aux termes des polices d'assurances souscrites en cas de survenance de sinistres affectant l'aérodrome sont au moins égales au coût de reconstruction ou de remplacement à neuf desdits biens.

Le concessionnaire s'engage à affecter à la reconstruction ou au remplacement à neuf des biens, installations et équipements sinistrés les indemnités mentionnées à l'alinéa précédent, et ce, de façon exclusive et prioritaire.

En cas de sinistre, le concessionnaire utilise l'indemnisation à la reconstitution du bien sinistré.

V. – Le concessionnaire exige des occupants du domaine concédé qui n'ont pas adhéré aux polices souscrites par lui qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

Article 74

Imprévision, force majeure et autres événements imprévisibles

I. – Pour les besoins de l'application du présent article, il est précisé que :

- l'imprévision désigne l'obligation pour le concédant de maintenir l'équilibre financier du contrat et pour le concessionnaire de poursuivre l'exécution de ses obligations dans la situation où un événement imprévisible et extraordinaire bouleverse l'économie générale du contrat ;
- et la force majeure exonère le concédant et le concessionnaire de l'exécution de leurs obligations dans l'hypothèse où survient un événement imprévisible, irrésistible et extérieur aux parties.

II. – En cas de survenance d'événements relevant de l'imprévision ou de la force majeure ou d'événements extérieurs à l'une ou l'autre des parties ou aux deux parties (tels que notamment des dispositions législatives ou réglementaires nouvelles ou modificatives y compris en matière fiscale), de nature à bouleverser l'équilibre économique de la concession, le ministre chargé de l'aviation civile et le concessionnaire conviennent de se rencontrer.

A l'issue d'une telle rencontre, l'une des parties peut demander une révision des dispositions, notamment financières, du présent contrat de concession, dans les conditions suivantes.

Toute demande de révision doit être faite par lettre recommandée avec accusé de réception, les parties s'engageant à se réunir dans un délai de (1) un mois à compter de la réception par son destinataire de ladite demande.

Avant tout recours juridictionnel, les difficultés d'application du I du présent article donnent lieu à une proposition de conciliation dans les conditions de l'article 91 du présent cahier des charges.

III. – Aucune partie au contrat de concession n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du présent cahier des charges, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure, ou de l'imprévision, telles que définies aux I et II du présent article (exemples : grève générale ou sectorielle affectant la concession, troubles résultants d'événements de nature météorologiques ou sanitaire [tel que tempêtes, cyclones, inondations, raz de marée ou pandémies], émeutes ou actes de piratage).

Si le concessionnaire invoque des circonstances de force majeure ou d'imprévision, il le notifie sans délai par écrit au concédant, en précisant les justifications de sa décision. Le concédant notifie dans le délai de deux mois au concessionnaire sa décision quant au bien-fondé de cette prétention et, le cas échéant, quant aux effets de l'événement en cause.

Si le concédant invoque des circonstances de force majeure ou d'imprévision, il le notifie au concessionnaire afin de recueillir ses observations, que celui-ci lui communique dans le délai de deux mois. A l'issue de ce délai, le concédant notifie au concessionnaire sa décision quant à l'existence et aux effets de l'événement de force majeure ou d'imprévision.

La partie qui invoque des circonstances de force majeure ou d'imprévision prend, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure ou de l'imprévision n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas et des conditions expressément prévus à la convention, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle, ce sans préjudice des dispositions des I et II du présent article.

TITRE VIII

INFORMATIONS À FOURNIR ET MODALITÉS DE CONTRÔLE DE L'ADMINISTRATION

Article 75

Informations à fournir

I. – Informations relatives aux infrastructures et à l'exécution du service public.

Avant le 30 septembre de chaque année, le concessionnaire communique aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie un compte rendu pour l'exercice écoulé de l'exécution de ses missions de service public.

Ce compte rendu comporte notamment :

- une analyse de la qualité de service dans le cadre des dispositions des articles 52 et 53. Cette analyse mentionne en particulier les incidents significatifs survenus au cours de l'exploitation lorsque la qualité de service en dépend, les plaintes et réclamations enregistrées. Elle porte, a minima, sur l'accueil, la signalétique, les services disponibles. Cette analyse concerne tant les passagers que les compagnies, équipages, l'aviation générale, les associations ou personnes morales ou physiques basés sur place ;
- s'agissant des opérations liées à la capacité de l'aérodrome, le bilan des investissements réalisés et un programme prévisionnel des investissements pour les cinq années à venir, détaillé par opération et comportant les échéanciers des dépenses associées ;
- une présentation des actions engagées par le concessionnaire pour l'insertion de l'aérodrome dans son environnement ainsi que la mise à jour du dossier des ouvrages exécutés.
- un compte rendu sur l'entretien des bâtiments.

II. – Données relatives au trafic.

Le concessionnaire fournit périodiquement, dans les formes et selon la périodicité fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, des données relatives au trafic aérien commercial et non commercial ainsi que des renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation des services qu'il assure en application du présent cahier des charges. Ces données, pour celles provenant des compagnies aériennes ou de l'aéroport, devront être fournies au plus tard le 10 du mois suivant la réalisation des vols concernés.

III. – Données relatives aux caractéristiques de la clientèle.

Le concessionnaire fournit les résultats de l'enquête auprès des passagers objet de l'article 27 de la présente convention, au plus tard le 30 septembre de chaque année.

IV. – Informations financières.

Sans préjudice des dispositions applicables du code de l'aviation civile, le concessionnaire communique chaque année aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, avant le 30 septembre, un rapport portant sur l'exercice comptable précédent et comprenant :

- les comptes sociaux et consolidés et leurs annexes ;
- le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes ;
- les comptes propres de la concession.

Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et des charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation, les méthodes étant identiques d'une année sur l'autre, sauf modification exceptionnelle dûment motivée :

- un état des variations de patrimoine immobilier intervenues dans le cadre du contrat ;
- un état des dépenses de renouvellement réalisées dans l'année ;
- un inventaire des biens désignés au contrat comme biens de retour et de reprise du service concédé ;
- les engagements à incidences financières, y compris en matière de personnel, liés à la concession et nécessaire à la continuité du service public ;
- pour ce qui concerne le périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile et pour ce qui concerne l'activité relative aux services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du même code, les éléments suivants issus de la comptabilité analytique mentionnée à l'article 72 :
 1. Le compte de résultat d'exploitation ;
 2. Les dépenses en capital et le cas échéant les subventions d'équipement ;
 3. Les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés ;
 4. Une estimation du besoin de roulement ;
 5. Les soldes intermédiaires de gestion et les ratios financiers définis par arrêtés des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie.

Il communique chaque année aux mêmes ministres une étude financière prévisionnelle destinée à les informer sur l'équilibre financier et comptable de la concession comprenant, pour les cinq années qui suivent :

- un plan de financement ;
- un compte de résultat ;

- un plan de trésorerie ;
- l'évolution des fonds propres et de la dette ;
- les soldes intermédiaires de gestion et les ratios financiers définis par arrêté des ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie.

V. – Informations sur les contrats passés avec les entreprises liées.

Le concessionnaire informe chaque année avant le 30 septembre les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, dans le même délai que celui mentionné au paragraphe *c* ci-dessus, des conditions économiques des contrats ou ensembles cohérents de contrats, dont la valeur estimée hors taxe sur la valeur ajoutée excède 130 000 euros (valeur janvier 2011, indexation selon l'indice des prix à la consommation hors tabac du mois de juillet), qu'il signe, dans le périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile, avec les entreprises qui lui sont liées au sens du III de l'article 29 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

Ces conditions économiques sont notamment évaluées à partir de contrats de même nature passés par le concessionnaire avec des entreprises tierces et, le cas échéant, de la situation prévalant au sein de la concession pour l'activité concernée précédemment à la conclusion dudit contrat.

VI. – Une description technique de l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers précisant notamment la nature et l'âge des différents équipements inclus dans le périmètre du présent contrat de concession et comportant à cet effet, au minimum, des plans cotés ainsi que les bases de données afférentes.

Cette description technique sera élaborée dans un délai de cinq ans courant à compter de la date du début d'exploitation de l'aérodrome.

Chaque année, avant le 30 septembre, cette description technique sera mise à jour et transmise à l'Etat sous format numérique.

VII. – Le concessionnaire tient à jour une base de données des biens réalisés par le concessionnaire et les titulaires des conventions d'AOT. Elle inclut des plans à jour en version informatique. Le concédant peut demander à tout moment totalité ou partie de ces informations ou plans au concessionnaire.

Article 76

Modalités de contrôle de l'administration

Le contrôle du respect des obligations faites au concessionnaire par le présent cahier des charges est assuré par les autorités, services et organismes désignés à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, par le ministre chargé de l'économie ou par des personnes mandatées par les mêmes ministres. Ce contrôle peut être effectué sur pièces et sur place.

Le concessionnaire prête son concours et fournit tout document nécessaire audit contrôle.

TITRE IX

MESURES CONSERVATOIRES ET PÉNALITÉS FINANCIÈRES

Article 77

Pénalités financières

I. – En cas de non-respect de la date de mise en service de la nouvelle aérogare de l'aérodrome Dzaoudzi de Mayotte prévue à l'article 4.2, entendue hors extension de l'aire de trafic et de l'ancienne aérogare réhabilitée le concessionnaire se verra appliquer par l'Etat une pénalité égale à 4 000 euros par jour calendaire de retard ce, pendant une durée maximale de deux cent quarante (240) jours, soit neuf cent soixante mille (960 000) euros. Au-delà de deux cent quarante (240) jours et dans la limite de cent (100) jours, le montant de la pénalité par jour calendaire de retard sera portée à 8 000 euros, soit 800 000 euros, pour un plafond de pénalités d'un montant de 1 760 000 euros.

II. – En cas de non-respect de la date de mise en service de l'adaptation des installations au B777-300ER prévue à l'article 4.2, entendue hors extension de l'aire de trafic, le concessionnaire se verra appliquer par l'Etat une pénalité égale à 5 000 euros par jour calendaire de retard ce, pendant une durée maximale de deux cent quarante (240) jours, soit pour un plafond de pénalités d'un montant de 1,2 million d'euros.

III. – En cas de non-respect de la date de mise en service de l'extension de l'aire de trafic prévue à l'article 4.2, le concessionnaire se verra appliqué par l'Etat une pénalité égale à 1 000 € par jour calendaire de retard, et ce, pendant une durée maximale de 240 jours, soit 240 000 euros. Au-delà de 240 jours et dans la limite de 100 jours le montant de la pénalité par jour calendaire de retard sera porté à 2 000 €, soit un plafond de pénalités d'un montant de 440 000 €.

IV. – En cas de prorogation de délai dans les termes de la présente convention, et ce pour les paragraphes I, II et III du présent article, les jours calendaires de retard seront comptés à partir des dates prévues à l'article 4.2 reportées de ladite prorogation de délai.

V. – En cas de retard dans la production des informations ou documents prévus par la présente convention à l'article 75, le concessionnaire se verra appliquer par l'Etat une pénalité forfaitaire par jour calendaire de retard. Le montant de cette pénalité (valeur 2011 avec indexation selon l'indice des prix à la consommation hors tabac du mois de juillet) est fixé comme suit :

1. Informations relatives aux infrastructures et à l'exécution du service public : 2 000 € ;
2. Données relatives au trafic : 200 €.
3. Données relatives aux caractéristiques de la clientèle : 500 € ;
4. Informations financières : 2 000 € ;
5. Informations sur les contrats passés avec les entreprises liées : 2 000 € ;
6. Une description technique de l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers précisant notamment la nature et l'âge des différents équipements inclus dans le périmètre du présent contrat de concession et comportant à cet effet, au minimum, des plans cotés ainsi que les bases de données afférentes : 200 €.

VI. – Les autres manquements aux obligations imposées par le présent cahier des charges font l'objet de constats écrits. Ces constats sont notifiés au concessionnaire par le ministre chargé de l'aviation civile. Ils sont accompagnés, le cas échéant, d'une mise en demeure de remédier à ces manquements dans un délai fixé par le ministre.

Quand cette mise en demeure n'est pas suivie d'effet dans le délai fixé ou en cas de nouveau manquement, le ministre chargé de l'aviation civile saisit le collège d'experts prévu au dernier alinéa du présent VI qui émet un avis sur les suites à donner. Le concessionnaire doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments du dossier. Il doit pouvoir être entendu par le collège avant que celui-ci émette son avis et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut, en tenant compte de la nature et de la gravité du manquement, de la circonstance éventuelle de récidive et, le cas échéant, des avantages qui en sont tirés, après avis du collège d'experts, exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité financière. Le montant cumulé de ces pénalités ne peut excéder, hors les pénalités visées au I, II et III du présent article, chaque année, 2 % du dernier chiffre d'affaires connu de la concession ou à défaut, du chiffre d'affaires prévisionnel (à l'exclusion des pénalités relatives aux redevances qui sont plafonnées à 1 % du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant). Aucune pénalité ne peut être exigée plus de six mois après la constatation d'un manquement.

Les pénalités font l'objet d'une notification motivée au concessionnaire. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le tribunal administratif du lieu de l'aérodrome. Les pénalités sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

Le ministre chargé de l'aviation civile constitue un collège d'experts comprenant trois membres, présidé par un magistrat de l'ordre judiciaire ou administratif. Ce collège dont le ministre chargé de l'aviation civile fixe le règlement intérieur, est chargé d'examiner les constats de manquement aux obligations du présent cahier des charges et de la convention de concession et d'émettre un avis sur les suites à y donner.

VII. – Les pénalités payées par le concessionnaire en application des I, II, III et V ne sont pas prises en compte pour l'établissement des redevances mentionnées aux articles L. 6325-1 à L. 6325-6 du code des transports.

Article 78

Mesures conservatoires

Dans le cas d'un manquement grave et persistant du concessionnaire aux obligations imposées par le présent cahier des charges ou par la convention de concession portant atteinte à la continuité du service public, le ministre chargé de l'aviation civile ou le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L. 6332-2 du code des transports peuvent, chacun pour ce qui le concerne, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, prescrire toutes mesures conservatoires destinées à assurer provisoirement l'exploitation des services publics aéroportuaires. Cette mise en demeure peut être assortie d'une demande de constitution d'une garantie bancaire dans les conditions du II-1 de l'article 70 du présent cahier des charges.

Ces mesures conservatoires sont exécutées directement par les services de l'Etat ou confiées par ceux-ci à un tiers et sont réalisées aux frais du concessionnaire. A défaut de paiement par le concessionnaire des frais correspondants exposés par l'Etat, la mobilisation de la garantie prévue au I de l'article 70 du présent cahier des charges est applicable.

Par exception au précédent alinéa et à l'article 67 du présent cahier des charges, un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget peut prescrire, en fonction de ces frais, la perception par l'Etat de tout ou partie des redevances mentionnées à ce même article.

TITRE X

EXPIRATION DE LA CONCESSION

Article 79

Durée de la concession

La concession se termine quinze (15) ans à compter de la date de début d'exploitation de l'aérodrome définie à l'article 3 du contrat de concession.

Article 80

Renonciation au bénéfice de la concession

I. – Il peut être mis fin à la concession à tout moment par accord entre le ministre chargé de l'aviation civile et le concessionnaire, sans que les conséquences de cette renonciation ne puissent porter préjudice aux droits des tiers, en particulier des prêteurs en cas de financement privé.

II. – La renonciation est approuvée dans la même forme que celle employée pour l'octroi de la concession.

Article 81

Rachat de la concession

I. – L'Etat peut, si l'intérêt général le justifie, racheter la concession par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget. Ce rachat ne peut s'exécuter qu'au premier janvier de chaque année, moyennant un préavis d'un an dûment notifié au concessionnaire.

En cas de rachat, le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant est égal à :

- l'encours des crédits bancaires si la résiliation survient avant la mise en service des travaux initiaux ou la somme des encours de la dette projet et de la dette garantie, définies à l'annexe 14 du présent cahier des charges, si la résiliation survient après la mise en service des travaux initiaux, y compris les intérêts et commissions courus non échus dus à la date de paiement de l'indemnité ;
- augmenté des frais et éventuelles indemnités de résiliation des sous-contrats raisonnables, y compris le manque à gagner au titre desdits sous-contrats ;
- augmenté de la valeur actuelle au taux de rentabilité interne initial du flux actionnaire (rémunérations tirées des fonds propres diminuées des fonds propres apportés le cas échéant, y compris le flux provenant de la dette subordonnée des actionnaires) qui aurait dû être versé ou perçu entre la date de résiliation et le terme normal du contrat ;
- augmentée des frais raisonnables encourus par le concessionnaire, sur la base de justificatifs, liés à la rupture éventuelle des contrats de financement ;
- augmentée des frais de régularisation de TVA, le cas échéant ;
- augmentée ou diminuée respectivement du coût ou du gain lié à la rupture éventuelle des contrats de couverture de taux.

Cette indemnité est versée au plus tard le 30 juin de l'année du rachat, le coût du portage de l'indemnité jusqu'à son versement complet effectif demeurant à la charge de l'Etat.

II. – Le concessionnaire remet à l'Etat les biens en bon état d'entretien. Ces remises donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux de réception. L'Etat peut retenir, s'il y a lieu, sur la garantie mentionnée au II-3 de l'article 70 du présent cahier des charges, les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens considérés.

Article 81-2

Résiliation en cas d'imprévision

Au cas où, à la suite de la survenance d'un événement visé à l'article 74 du présent cahier des charges, le bouleversement de l'économie du contrat deviendrait irrémédiable, le contrat de concession pourra être résilié par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget, le respect de l'article 74 et dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence de la juridiction administrative.

Dans une telle hypothèse, l'indemnisation versée au concessionnaire dans un délai d'un mois suivant cet arrêté correspond à la somme de :

- l'encours des crédits bancaires si la résiliation survient avant la mise en service des travaux initiaux ou la somme des encours de la dette projet et de la dette garantie si la résiliation survient après le mise en service des travaux initiaux y compris les intérêts et commissions courus non échus, dus à la date de paiement de l'indemnité ;

- augmenté de la différence si elle est positive ou nulle entre (i) la somme du capital social investi, de la prime d'émission investie et de la dette subordonnée des actionnaires investie, le tout composé jusqu'à la date de la résiliation au taux de rentabilité interne initial et (ii) la somme des dividendes versés, des primes d'émission rachetées et de la somme des intérêts versés et du principal remboursé sur la dette subordonnée des actionnaires par le concessionnaire jusqu'au jour de la résiliation, le tout composé jusqu'à la date de la résiliation au taux de rentabilité interne initial ;
- augmenté des frais raisonnables encourus par les sous-contractants du concessionnaire suite à la résiliation ;
- augmenté des frais raisonnables encourus par le concessionnaire, sur la base de justificatifs, liés à la rupture éventuelle des contrats de financement ;
- augmenté des frais de régularisation de TVA, le cas échéant ;
- augmenté ou diminué respectivement du coût ou du gain lié à la rupture éventuelle des contrats de couverture de taux.

Article 82

Déchéance

I. – Le ministre chargé de l'aviation civile pourra prononcer la résiliation de la concession pour déchéance.

En cas de retard imputable au concessionnaire dans la réalisation des travaux initiaux dans des proportions telles que la mise en service des travaux initiaux n'a eu ou ne pourra en aucun cas avoir lieu dans les trois cent quarante (340) jours de la date prévue ; retard constaté après mise en demeure adressée conformément au II du présent article ;

En cas d'abandon de la concession par le concessionnaire à tout moment pendant la durée de la concession ;

A défaut de constitution dans les délais prévus ou de maintien, pour leur montant nominal, le cas échéant actualisé, de l'une ou plusieurs des garanties prévues à l'article 70 du présent cahier des charges ;

Si le concessionnaire interrompt, de manière durable ou répétée, l'exploitation de l'aérodrome ;

Si le concessionnaire persiste à commettre, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié et après, le cas échéant, application des mesures prévues aux articles 77 et 78 du présent cahier des charges, des manquements particulièrement graves à ses obligations contractuelles ou réglementaires ;

Si tout ou partie de la concession est cédée, sous quelque forme que ce soit, en méconnaissance des dispositions de l'article 89 du présent cahier des charges ;

Si une modification dans le contrôle du concessionnaire intervient en méconnaissance des dispositions de l'article 89 du présent cahier des charges.

La survenance de tout événement visé ci-dessus sera immédiatement notifiée par le concédant et par le concessionnaire à tout prêteur ayant apporté les financements privés.

II. – Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile considère que les conditions de la déchéance sont remplies, il adresse une mise en demeure au concessionnaire (avec copie aux prêteurs ayant apporté les financements privés) de se conformer à ses obligations contractuelles ou réglementaires et de mettre fin à la situation de manquement dans un délai de deux mois suivant sa réception.

Si le concessionnaire ne s'est pas conformé à la mise en demeure dans ce délai, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer, après que le concessionnaire a été admis à faire valoir ses observations et dans le respect du paragraphe III ci-après, la résiliation de la concession dans la même forme que celle employée pour son octroi.

III. – Avant de prononcer la déchéance, l'Etat adressera à ce sujet une notification écrite préalable aux prêteurs ayant apporté les financements privés pour leur permettre, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté, de proposer, conformément aux dispositions du code de l'aviation civile, une entité substituée au concessionnaire pour poursuivre l'exécution du présent contrat. Dans cette hypothèse, les prêteurs ayant apporté les financements privés devront être en mesure de démontrer que les capacités techniques et financières de l'entité substituée sont au moins équivalentes à celles du concessionnaire, au moment de la signature du présent contrat. Il est précisé que l'entité substituée au concessionnaire sera subrogée dans les droits et obligations de ce dernier tels qu'ils découlent du présent contrat.

Si, à l'expiration d'un délai de cinq (5) mois à compter de l'information effectuée par l'Etat, le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une entité substituée, ou si l'Etat a refusé de façon motivée de donner son accord à la substitution, la mesure de déchéance entrera immédiatement en vigueur et l'Etat pourra prendre toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la poursuite de la concession, aux frais et risques du concessionnaire.

IV. – Si le concédant prononce la déchéance avant la mise en service des travaux initiaux, tels que définis à l'article 4-1, sur l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte, l'indemnité de résiliation versée par le concédant au concessionnaire est un montant égal à (B) – (A).

(A) Correspond au montant du préjudice subi par le concédant du fait de la carence du concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé par addition des éléments A-1 à A-3 suivants :

A-1 : préjudice forfaitaire lié au retard dans la réalisation et la mise en service de tout ou partie des travaux initiaux qui n'a pas déjà été payé en vertu des articles 77-I et 77-II et 77-III : 2,2 millions d'euros soit le montant maximal fixé à l'article 77 du présent cahier des charges ;

A-2 : préjudice forfaitaire de renchérissement du projet lié à la reprise du chantier sur les travaux initiaux : 5 % du coût prévisionnel du prix de revient des travaux initiaux non achevés par le concessionnaire sur l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte fixé à l'article 4.7 ;

A-3 : préjudice réel, direct et certain, correspondant à la mise en sécurité et sûreté du chantier, calculé sur la base des frais engagés ou qu'il est prévu d'engager, et arrêté dans les six (6) mois suivant la prise d'effet de la déchéance dans les conditions prévues aux II et III du présent article. Le montant correspondant est plafonné à cinq cent mille (500 000) euros, valeur janvier 2011 et indexée à l'indice du prix à la consommation hors tabac.

(B) est égal à $(1-X)$ de la somme des éléments B-1 et B-2, ajouté de B-3, où X est défini au VI du présent article :

B-1 : la valeur nette comptable des biens mis en service, y compris les frais financiers intercalaires et les frais de développement mais sans une éventuelle minoration liée à la subvention d'investissement reçue non amortie à la date du prononcé de déchéance.

La valeur nette comptable visée au présent article ne comprend pas les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le concessionnaire après la date de déchéance. Elle ne comprend pas non plus les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le concessionnaire postérieurement à la date de mise en demeure ou de notification si le concédant n'a pas préalablement approuvé ces acquisitions, ni ceux acquis dans la période précédant immédiatement la mise en demeure ou la notification si le concédant peut légitimement en contester l'acquisition ;

B-2 : la valeur nette comptable à l'avancement des biens non mis en service, y compris les frais financiers intercalaires et les frais de développement mais sans une éventuelle minoration liée à la subvention d'investissement reçue non amortie à la date du prononcé de la déchéance.

La valeur visée au présent article sera estimée en fonction de l'avancement technique des biens. Toutes les phases de réalisation d'un bien qui auront été exécutées seront valorisées à 100 % de leur coût. Pour celles qui n'auront pas été totalement exécutées, sur la base de la valeur prévue de la phase, un pourcentage d'avancement technique servira de coefficient d'indemnisation ;

B-3 : le montant (positif ou négatif) correspondant aux frais de rupture anticipée des instruments de couverture.

Le montant (B) est fixé par le concédant après évaluation par un ou plusieurs experts désignés par les parties, dans le délai de 6 (six) mois suivant la prise d'effet de la déchéance. Les experts sont notamment chargés de vérifier, le cas échéant, la justification d'un écart entre les coûts réels de la concession par rapport aux coûts prévisionnels des travaux, le pourcentage d'avancement technique des phases non exécutées. Le montant des honoraires dus auxdits experts est déduit du montant (B).

Dans l'attente de l'accord des parties, le montant fixé par le concédant, de même que les montants arrêtés pour le calcul de A par le concédant, sur la base de l'évaluation par les experts, est utilisé pour établir un arrêté provisionnel du montant $(B) - (A)$.

Si le montant $(B) - (A)$ est positif, le concédant verse au concessionnaire 70 % de ce montant dans les trois (3) mois suivant l'arrêté provisionnel des comptes. Les 30 % restants sont versés, le cas échéant, à l'issue d'une procédure juridictionnelle au fond ou, en cas de transaction homologuée, dans les 3 (trois) mois suivants cette transaction.

En aucun cas, l'indemnité de résiliation $(B) - (A)$ ne pourra être inférieure à 85 % de l'encours dû des crédits bancaires à la date de paiement de ladite indemnité.

V. – Si le concédant prononce la déchéance après la mise en service des travaux initiaux, l'indemnité de résiliation versée par le concédant au concessionnaire est d'un montant égal à $(D) - (C)$.

(C) est le montant du préjudice subi par le concédant du fait de la carence du concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé sur la base d'un préjudice forfaitaire lié au transfert au concédant du risque lié à la fréquentation de l'ouvrage : 1 000 000 (un million) d'euros, valeur janvier 2011 et indexée à l'indice du prix à la consommation, hors tabac.

(D) est égal à $(1 - X)$ de D-1 ajouté de D-2, où X est défini au VI du présent article, de la somme de :

D-1 : la valeur nette comptable des biens de l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte, y compris les frais financiers intercalaires et les frais de développement mais sans une éventuelle minoration liée à la subvention d'investissement reçue non amortie à la date du prononcé de la déchéance.

D-2 : le montant (positif ou négatif) correspondant aux frais de rupture anticipée des instruments de couverture de taux.

Dans l'attente de l'accord des parties, le montant fixé par le concédant, de même que les montants arrêtés pour le calcul de C par le concédant, sur la base de l'évaluation par les experts, est utilisé pour établir un arrêté provisionnel du montant $(D) - (C)$.

Si le montant $(D) - (C)$ est positif, le concédant verse au concessionnaire 70 % de ce montant dans les trois mois suivant l'arrêté provisionnel des comptes. Les 30 % restants sont versés, le cas échéant, à l'issue d'une procédure juridictionnelle au fond ou, en cas de transaction homologuée, dans les 3 (trois) mois suivants cette transaction.

En aucun cas, l'indemnité de résiliation $(D) - (C)$ ne pourra être inférieure à 85 % de l'encours dû de la dette projet et 100 % de l'encours dû de la dette garantie à la date de paiement de ladite indemnité.

Par souci de clarté et en cas de résiliation anticipée pour déchéance après la mise en service des travaux initiaux, le solde dû de la dette garantie est intégralement remboursé par le concédant dans la mesure où le solde est inférieur à l'indemnité de fin de concession.

VI. – X correspond au pourcentage que représente le rapport entre :

(i) Un numérateur, calculé comme étant :

- si la déchéance est prononcée avant la mise en service des travaux initiaux de l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte : le montant total des concours publics reçus, majorés des provisions pour renouvellement liées aux biens concernés et des ressources d'autofinancement tirées après impôt de l'exploitation de l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte et réinvesties dans la concession à la date de prononcé de la déchéance ;
- si la déchéance est prononcée après la mise en service des travaux initiaux de l'aérodrome de Dzaoudzi à Mayotte : le montant total des concours publics reçus majorés des provisions pour renouvellement liées aux biens concernés.

(ii) Un dénominateur, calculé comme étant la valeur brute comptable, y compris les frais financiers de toutes natures et les frais de développement, des biens acquis, réalisés ou en cours de réalisation à la date de déchéance.

VII. – Lorsque le concessionnaire est redevable d'une somme en application des dispositions de l'article 82, il est convenu entre les parties que le concédant appellera l'une ou l'autre des garanties en vigueur en application de l'article 70-II, le montant ainsi appelé en vertu de cette garantie, effectivement versé et non contesté, venant en déduction des sommes dues au concédant.

VIII. – Le concessionnaire est tenu de remettre au ministre chargé de l'aviation civile les biens de retour en bon état d'entretien. L'Etat peut retenir, s'il y a lieu, sur la garantie mentionnée au I de l'article 70 du présent cahier des charges, toutes les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens considérés.

Article 83

Reprise des biens et indemnité de fin de concession

I. – Biens de retour.

Lorsque le contrat arrive à expiration, les biens de retour définis à l'article 2 de la présente convention font retour à l'Etat complètement achevés et en bon état d'entretien.

Les biens mis à la disposition du concessionnaire par l'Etat font l'objet d'un retour à titre gratuit à l'Etat, sous réserve des dispositions de l'article 81 du présent cahier des charges et de celles du II du présent article.

Les biens établis ou renouvelés par le concessionnaire pendant la durée du contrat correspondant aux travaux initiaux, à une extension des capacités d'accueil de l'aérodrome ou à une réfection complète d'infrastructures ou installations et non amortis entièrement lors de son terme font l'objet d'un retour à l'Etat contre versement d'une indemnité.

Cette indemnité de fin de concession telle que décrite au V du présent article sera établie sur la base de la valeur nette comptable des biens concernés à l'échéance de la présente convention minorée, le cas échéant, de la valeur de la subvention d'investissement reçue et non amortie reprise dans l'article 67, alinéa VIII, et des provisions constituées liées aux biens concernés.

Au moins dix-huit mois avant l'expiration de la concession, hors cas de résiliation anticipée de la concession dans les termes des articles 80, 81 ou 82, le ministre chargé de l'aviation civile établit et notifie, après concertation avec le concessionnaire, les programmes d'entretien et de renouvellement qui sont nécessaires pour assurer la remise des ouvrages et installations de la concession en bon état d'entretien. Ces programmes comportent un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants.

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

En cas d'inexécution totale ou partielle d'un programme, le ministre chargé de l'aviation civile met en demeure le concessionnaire de réaliser les travaux nécessaires dans un délai qu'il fixe au regard notamment des obligations de mise en concurrence. L'inexécution totale ou partielle des travaux dans le délai suivant la mise en demeure entraîne la mise en jeu de la garantie prévue au II de l'article 70 du présent cahier des charges.

II. – Biens de reprise.

Le cas échéant, les biens de reprise sont repris, à la demande du ministre chargé de l'aviation civile, par l'Etat ou le tiers exploitant qu'il désigne, sur la base de leur valeur nette comptable minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes et majorée, s'il y a lieu, de la taxe sur la valeur ajoutée à reverser au Trésor public.

III. – Stocks.

Les stocks et approvisionnements sont repris, à la demande du ministre chargé de l'aviation civile, par l'Etat ou le tiers exploitant qu'il désigne, sur la base de leur valeur nette comptable majorée s'il y a lieu de la taxe sur la valeur ajoutée à reverser au Trésor public.

IV. – Biens propres.

A l'expiration de la concession et quelles qu'en soient les causes, le concessionnaire remet à ses frais dans leur état primitif les dépendances de la concession sur lesquelles ont été installés tous biens classés comme biens propres.

Le concessionnaire peut toutefois être dispensé de cette obligation par le ministre chargé de l'aviation civile s'il fait abandon pur et simple à l'Etat des biens édifiés.

Les biens propres du concessionnaire peuvent, d'un commun accord entre les parties, être rachetés par l'Etat ou l'exploitant désigné par lui dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation.

L'indemnité de rachat est alors déterminée en fonction de la valeur nette comptable de ces biens.

En cas de contestation sur le montant de cette valeur, le concédant et le concessionnaire s'engagent à demander la désignation d'un expert par le président du tribunal compétent, et à appliquer entre elles le montant de l'indemnité proposée par l'expert.

V. – Indemnité de fin de concession.

Nonobstant toutes dispositions contraires, le concédant s'engage irrévocablement à verser au concessionnaire une indemnité (indemnité de fin de concession) dans les seuls termes et conditions détaillés ci-après :

(i) Dans le cas où la concession est allée jusqu'au terme prévu à l'article 79 du présent cahier des charges, l'indemnité est d'un montant égal à celui de la valeur nette comptable des investissements réalisés par le concessionnaire (y compris les frais financiers intercalaires et les frais de développement) minorés des subventions d'investissement reçues et non amorties. Pour l'application de cette règle aux travaux initiaux définis à l'article 4.1, la valeur nette comptable des investissements constitués par ces travaux minorée de la subvention d'investissement mentionnée au VIII de l'article 67 reçue et non amortie est fixée forfaitairement à 21 168 776 € (vingt et un millions cent soixante-huit mille sept cent soixante-seize euros) courants :

(ii) En cas de résiliation anticipée de la concession, l'indemnité de résiliation est calculée, respectivement, dans les termes fixés aux articles 80, 81 ou 82 du présent cahier des charges.

L'indemnité de fin de concession peut être cédée à tout moment par le concessionnaire au profit de tout prêteur apportant le financement privé, étant précisé que le concédant ne sera nullement tenu d'accepter une telle cession au titre de l'article L. 313-29 du code monétaire et financier. Dans ce cas, le concédant versera irrévocablement au(x) concessionnaire(s) l'indemnité de fin de concession.

Le concédant aura la faculté de déléguer le concessionnaire qui succédera au présent concessionnaire, par voie de délégation imparfaite, dans le paiement irrévocable de l'indemnité de fin de concession visée au point (i) ci-dessus.

L'indemnité de fin de concession est versée à la fin de la concession. La fin de la concession est déterminée soit, dans le cas du (i) ci-dessus conformément à l'article 79, soit dans le cas du (ii) ci-dessus, dans les délais prévus aux articles 81 et 82 ou pour l'article 80, le jour de la prise d'effet de la résiliation anticipée.

Article 84

Reprise des engagements juridiques du concessionnaire

A l'expiration de la concession et quelles qu'en soient les causes, y compris le rachat prévu à l'article 81, l'Etat ou le tiers exploitant qu'il a désigné est subrogé au concessionnaire dans tous ses droits et perçoit notamment tous les revenus et produits générés à partir de la date d'expiration.

L'Etat prend également la suite des obligations autres qu'exclusivement financières régulièrement contractées par le concessionnaire en matière de sous-traités, locations, marchés, autorisations et permissions de toute nature.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut exiger du concessionnaire la résiliation à ses frais de tout contrat non régulièrement passé.

Le concessionnaire prendra toutes les mesures permettant d'assurer la continuité du service public au-delà de l'échéance de son contrat, dans le respect des règles commerciales. Il facilitera l'installation de son successeur en lui fournissant toutes informations nécessaires à la transition entre délégataires successifs (informations sur les usagers, les prospects, les stocks, les fournisseurs, le personnel, les biens, les procédures d'utilisation, d'entretien, de sécurité, de surveillance,...), dans la limite de la préservation du secret en matière industrielle et commerciale et du respect des règles régissant la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale.

Le concédant a la faculté de prendre pendant la dernière année de la concession toutes mesures pour assurer la continuité du service public après l'arrivée du terme de la concession (visites, communication d'informations etc.) à charge pour lui d'en informer le concessionnaire au préalable et de prendre toutes mesures pour ne pas affecter l'exécution de la concession.

D'une manière générale, notamment dans l'hypothèse d'une fin anticipée de la concession, le concédant peut prendre toutes mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de la concession à un nouveau régime d'exploitation ou à un nouveau concessionnaire. Le concessionnaire s'engage à contribuer à ce passage dans un esprit de partenariat et à prendre toutes mesures pour assurer la continuité du service public.

En particulier, le concessionnaire s'engage à fournir tout document et toutes informations que le concédant estimerait utile à l'organisation d'une nouvelle procédure de mise en concurrence.

Article 85

Règlement des comptes de la concession

A l'expiration de la concession et quelles qu'en soient les causes, un bilan de clôture des comptes de la concession est dressé par le concessionnaire dans un délai maximal de six mois à compter de la date d'expiration.

Un an avant la fin de la concession, le concessionnaire doit établir et produire à l'Etat un arrêté prévisionnel des comptes de la concession.

Le concessionnaire règle les arriérés de dépenses (dettes circulantes) et recouvre les créances dues à la date d'expiration de la concession. Il dresse le solde de ces opérations et réalise tous les comptes financiers.

Le concessionnaire fait son affaire du remboursement du capital des emprunts éventuellement restant dus au terme du contrat.

Les immobilisations incluses dans le périmètre de la concession (biens de retour) figurent au bilan de clôture de la concession en contrepartie des droits du concédant.

A la requête de l'une des parties intéressées, un administrateur liquidateur peut être désigné par le ministre chargé de l'aviation civile pour établir les inventaires, régler les arriérés de dépenses, arrêter et gérer les fonds disponibles et, d'une manière générale, procéder à tous actes d'administration propres à faciliter le règlement des comptes de la concession, les opérations de transfert et la continuation de l'exploitation.

Les honoraires de l'administrateur liquidateur seront à la charge de la partie qui en fait la demande.

L'Etat aura la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le concessionnaire, de prendre pendant la dernière année de la présente convention, toutes mesures pour assurer la continuité du service public concédé, en réduisant autant que possible la gêne qui en résultera pour le concessionnaire.

D'une manière générale, l'Etat pourra prendre toutes mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de la présente convention au nouveau régime d'exploitation ou à un nouveau concessionnaire.

A la fin de la présente convention, l'Etat ou le nouvel exploitant sera subrogé aux droits du concessionnaire.

Article 86

Dispositions particulières relatives à la taxe sur la valeur ajoutée

En application du II de l'article 210 de l'annexe II du code général des impôts, le concessionnaire établit, dans les meilleurs délais suivant l'expiration de la concession, une attestation permettant le transfert au profit du tiers exploitant désigné par l'Etat du droit à déduction de la taxe sur la valeur ajoutée prise en compte dans les indemnités mentionnées à l'article 81 et aux II et III de l'article 83 du présent cahier des charges.

TITRE XI

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 87

Aérodromes secondaires

Sans objet.

Article 88

Gratuité des informations

La fourniture des informations prévue au présent cahier des charges est gratuite.

Article 89

Cession de la concession

Toute cession de la concession, quelle qu'en soit la forme, ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation préalable du ministre chargé de l'aviation civile.

Toute opération entraînant un changement de contrôle du concessionnaire au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce vaut, pour l'application du présent article, cession du contrat de concession.

Nonobstant ce qui est stipulé à l'alinéa précédent, le concédant autorise le nantissement des titres de la société concessionnaire, au profit de tout prêteur apportant les financements privés, et la réalisation le cas échéant dudit nantissement.

Le nantissement des titres de la société concessionnaire devra faire l'objet d'une information au concédant.

Article 90

Election de domicile

Le concessionnaire fait élection de domicile en France, à l'adresse suivante :
Aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, 97610 Dzaoudzi, Mayotte.

Article 91

Conciliation

I. – Les différends résultant de l'application du présent cahier des charges et de la convention de concession font l'objet, avant toute contestation devant le tribunal compétent et à l'initiative de la partie requérante, d'une proposition de conciliation du comité d'experts prévu au présent article.

II. – La partie requérante demande une conciliation à l'autre partie par lettre recommandée avec avis de réception, par laquelle elle désigne un premier expert et à laquelle elle joint une note de présentation du litige et des arguments qui fondent sa position.

Dans un délai de quinze jours suivant réception, l'autre partie désigne un deuxième expert par lettre recommandée avec avis de réception à la partie requérante.

Dans un délai de quinze jours suivant cette réception, les parties désignent d'un commun accord un troisième expert. A défaut d'accord, chacune des parties peut saisir le président du tribunal administratif du lieu de l'aérodrome aux fins de désignation du troisième expert.

III. – Le comité d'experts ainsi constitué fait connaître sa proposition de conciliation dans un délai de deux mois suivant la désignation du troisième expert, après avoir entendu chacune des parties.

Article 92

Frais de publication, d'impression et d'enregistrement

Les frais de publication, d'impression, de timbre, d'enregistrement des documents afférents à la concession sont à la charge du concessionnaire.

Article 93

Jugement des contestations

Les contestations qui s'élèveraient entre les parties, au sujet du contrat de concession, seront portées devant le tribunal administratif de Paris.

Article 94

Ordre de priorité des pièces

En cas de contradiction entre une stipulation du corps du présent cahier des charges et une stipulation d'une annexe, les dispositions du corps du cahier des charges prévaudront.

Annexes

Annexe 1 : copie conforme des statuts de la société dédiée.

Annexe 2 : inventaire initial des biens, classé par site en biens de retour, biens propres et biens de reprise.

Annexe 3 : états descriptifs des terrains et tous les plans nécessaires et notamment un bornage et un plan cadastral.

Annexe 4 : liste des contrats ou engagements conclus antérieurement par l'Etat à l'entrée en vigueur de la concession.

Annexe 5 : convention de mise à disposition du personnel SSLIA.

Annexe 6 : non applicable.

Annexe 7 : non applicable.

Annexe 8 : non applicable.

Annexe 9 : composition du dossier d'avant-projet détaillé.

Annexe 10 : calendrier de référence des procédures administratives, des études et des différentes phases de travaux.

Annexe 11 : dossier des engagements de l'Etat.

Annexe 12 : schéma de composition générale.

- Annexe 13 : non applicable.
- Annexe 14 : plan de financement de la concession.
- Annexe 15 : termes et conditions financières.
- Annexe 16 : garanties financières.
- Annexe 17 : garantie des actionnaires.
- Annexe 18 : tarifs prévisionnels des redevances sur la durée de la concession.
- Annexe 19 : avant-projet sommaire.
- Annexe 20 : modèle financier en ce compris le plan d'affaires initial pour la durée de la concession.
- Annexe 21 : liste des entreprises liées au concessionnaire.
- Annexe 22 : engagements pris par les actionnaires de la société dédiée envers l'Etat en matière de stabilité de l'actionnariat du concessionnaire, de répartition du capital social et des droits de vote et de contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce.
- Annexe 23 : règles et méthodes comptables et fiscales appliquées par le concessionnaire pour l'établissement des comptes de la concession.
- Annexe 24 : objectifs de qualité des services rendus.