

**CONVENTION DE CONCESSION ET CAHIER DES CHARGES DU PONT DE
NORMANDIE**

Texte après avenant n°3 du 13 décembre 2021

CONVENTION DE CONCESSION ET CAHIER DES CHARGES DU PONT DE NORMANDIE

CONVENTION DE CONCESSION DU PONT DE NORMANDIE

CONVENTION DE CONCESSION POUR LA CONSTRUCTION, L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN DU PONT DE NORMANDIE

Entre le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et

La chambre de commerce et d'industrie du Havre, établissement public, dont le siège social est au Havre (Seine-Maritime), Place Jules-Ferry, représentée par M. Bonon, son président, dûment autorisé par délibération en date du 22 octobre 1987, d'autre part,

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 concède à la chambre de commerce et d'industrie du Havre, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation du pont-route sur la Seine entre Honfleur (Calvados) et Oudalle (Seine-Maritime), dit Pont de Normandie.

La concession porte également sur l'exploitation et l'aménagement des voies d'accès au pont-route et de leurs dépendances, dans les limites définies par le cahier des charges.

Article 2

Le concessionnaire s'engage à construire, à entretenir et à exploiter l'ouvrage concédé, à ses frais, risques et périls, dans les conditions fixées au cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 3

Dans les conditions définies par le cahier des charges, l'Etat remet au concessionnaire les terrains nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Article 4

Le concessionnaire est autorisé à percevoir des redevances sur le pont-route dans les conditions définies par le cahier des charges.

Article 5

Le concessionnaire s'engage à assurer le financement de toutes les opérations prévues par la présente convention et le cahier des charges. L'équilibre financier de la concession devra, en toute circonstance, être assuré, compte tenu des recettes de toute nature tirées de l'exploitation y compris les avances éventuelles des garants.

Article 6

Conformément à l'article 2 (2^e alinéa) de la loi n° 79-591 du 12 juillet 1979, la présente convention et son cahier des charges annexé entreront en vigueur dès approbation par décret rendu en Conseil d'Etat.

Article 7

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

Fait au Havre, le 22 mars 1988.

Pour l'Etat :

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

Pour la chambre de commerce
et d'industrie du Havre :

Le président,

CAHIER DES CHARGES DU PONT DE NORMANDIE

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1^{er}

OBJET ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1^{er}

Objet de la concession

Le présent cahier des charges s'applique à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du pont- route et des sections de routes permettant d'y accéder, y compris les ouvrages et installations annexes, s'étendant, dans les limites définies à l'article 2 :

1^o Au nord :

Jusqu'à la route industrielle située dans le domaine portuaire ;

2^o Au sud :

Jusqu'à la route départementale 580 (déviation de la rivière Saint-Sauveur).

Article 2

Assiette de la concession

2.1. La concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du pont-route, y compris les raccordements aux voiries existantes, les dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers et réalisés en vue d'améliorer l'exploitation.

Sur les raccordements aux voiries existantes, la limite de concession est fixée :

1. Au sud :

– dans le sens Le Havre-Caen : au droit de l'insertion de la bretelle entrante en provenance du giratoire de la RD. 580 (bretelle hors concession) et à la bretelle de sortie jusqu'à son raccordement au giratoire de la RD. 580 ;

– dans le sens Caen-Le Havre : au droit de la bretelle de raccordement avec le giratoire de la RD. 580, en section courante au nord de la culée nord et de ses équipements annexes de franchissement du giratoire ;

2. Au nord :

a) En section courante :

– dans le sens Caen-Le Havre : au nord de la culée nord de l'ouvrage OA4 de franchissement de la voie SNCF ;

– dans le sens Le Havre-Caen : au nord de la culée nord de l'ouvrage OA4 de franchissement de la voie SNCF ;

b) Au niveau des échanges avec la route de l'Estuaire :

– dans le sens Caen-Le Havre : à la bretelle de sortie jusqu'au raccordement avec le giratoire de la route de l'Estuaire et la bretelle entrante en provenance de la route de l'Estuaire à partir de son raccordement sur le giratoire ;

– dans le sens Le Havre-Caen : à la bretelle de sortie jusqu'au raccordement avec le giratoire de la route de l'Estuaire et la bretelle entrante en provenance de la route de l'Estuaire à partir de son raccordement sur le giratoire.

L'annexe A5 au présent cahier des charges précise les limites de concession.

2.2. Les terrains déjà en possession de l'Etat et nécessaires à l'ouvrage sont mis à la disposition du concessionnaire dans les conditions prévues par les articles 5 et 12 du présent cahier des charges. Les autres terrains nécessaires à la concession sont acquis directement par le concessionnaire pour le compte de l'Etat ; ils sont dès leur acquisition intégrés au domaine de l'Etat.

2.3. Les biens meubles ou immeubles, qu'ils soient remis par le concédant, 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 :

a) Biens de retour :

Ils se composent des terrains, bâtiments, ouvrages, installations immobilières et objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession, telle qu'elle est définie par la convention de concession, par le présent cahier des charges et ses annexes, réalisés, acquis par le concessionnaire ou mis à sa disposition par l'autorité concédante, ci-après désignés « biens de retour ». Ces biens appartiennent à l'autorité concédante dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition. Du seul fait de l'expiration de la concession intervenant en application des articles 35 et 36 du présent cahier des charges, ces biens reviennent obligatoirement et gratuitement à l'autorité concédante.

b) Biens de reprise :

Ils se composent des biens autres que les biens de retour, qui peuvent éventuellement être repris par l'autorité concédante en fin de concession, dans les conditions de l'article 36 si l'autorité concédante estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession, ci-après désignés « biens de reprise ». Ces biens appartiennent au concessionnaire tant que l'autorité concédante n'a pas usé de son droit de reprise.

c) Biens propres :

Les biens propres se composent des biens qui ne sont ni des biens de retour ni des biens de reprise.

2.4. Avant le 31 décembre 2011, une nomenclature et l'inventaire, classant les biens selon les trois catégories définies ci-dessus, sont établis contradictoirement à l'initiative et aux frais du concessionnaire. Ces documents sont approuvés par le concédant et mis à jour tous les cinq ans par le concessionnaire, à ses frais. Leur mise à jour est vérifiée avant l'établissement du programme pluriannuel d'entretien et de renouvellement prévu à l'article 36 du présent cahier des charges. La nomenclature et l'inventaire sont tenus à la disposition du concédant sur simple demande.

Article 3

Caractéristiques générales de l'ouvrage

3.1. La longueur de l'ouvrage concédé au concessionnaire est de 4 700 mètres environ.

3.2. Le profil en travers comporte deux chaussées de deux voies chacune, séparées par un terre-plein central.

La vitesse de référence est de 80 km/h ; La largeur de la plate-forme est de 19,50 mètres et se décompose comme suit :

- Deux trottoirs de 1,35 mètre chacun ;
- Deux bandes dérasées de droite de 1 (un) mètre chacune ;
- Deux chaussées de 6,50 mètres chacune ;
- Un terre-plein central de 1,80 mètre.

Les dispositions constructives devront rendre possible à terme, si le volume du trafic ou la sécurité des usagers le justifiaient, la transformation des trottoirs en bandes d'arrêt d'urgence et le programme de surcharge à prendre en compte dans les calculs devra en tenir compte.

La plate-forme de 19,50 mètres régnera sur la totalité de l'ouvrage à l'exception de la zone de perception du péage et des zones de remblais.

3.3. L'ouvrage et les bretelles d'accès devront permettre le passage des convois militaires M.120.

3.4. L'ouvrage de franchissement de la Seine est constitué par un pont à haubans de 2 200 mètres environ de longueur totale, la longueur de la travée centrale étant d'au moins 856 mètres de façon à dégager pratiquement entièrement le fleuve entre la digue basse Nord et la digue Sud.

Dans les conditions les plus défavorables de surcharge et de température, la hauteur libre sous l'ouvrage respectera les deux conditions suivantes :

1. A 52 mètres de l'axe du parapet rive gauche, la hauteur libre sous l'ouvrage sera d'au moins 60 mètres par rapport au zéro de la carte maritime du Havre.
2. A mi-portée de l'ouvrage, elle sera d'au moins 64 mètres par rapport au zéro de la carte maritime du Havre.

Les viaducs d'accès du pont seront établis avec des rampes ne dépassant pas 6 p. 100.

3.5. L'axe du pylône Sud se situera, au moins, à 24 mètres au Sud de l'axe du parapet rive gauche.
L'axe du pylône Nord se situera, au plus, à 33 mètres au Sud de l'axe de la digue basse Nord.

3.6. Conditions d'un choc de bateau.

Compte tenu de l'implantation des pylônes, les dispositions suivantes seront prises pour assurer la résistance aux chocs de bateaux :

Pylône Sud :

Le quai actuel rive gauche sera remis en état.

Pylône Nord :

Les fondations seront protégées par une enceinte en béton armé.

D'autre part, pour chacun des deux pylônes, la fondation de chaque fût devra résister à un choc de 5 000 tonnes exercé au niveau de la semelle.

Article 3 bis

Caractéristiques générales du Barreau nord entre la limite nord de la concession et la section courante de la RN 1029 au droit des bretelles d'accès avec la route de l'Estuaire

3 bis 1. La longueur totale est de 2 833 mètres environ.

3 bis 1.a : Section courante :

Le profil en travers comporte :

40. Deux chaussées de 7,00 m de deux voies chacune, séparées par un terre-plein central de 1,60 m avec glissière « DBA » ;

41. Deux bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 m bordées par une glissière « GBA » ;

3 bis 1.b : Viaduc d'accès :

Le profil en travers comporte :

42. Deux chaussées de 7,00 m de deux voies chacune, séparées par un terre-plein central de 1,60 m avec glissière « DBA » ;

43. Deux bandes dérasées droites de 0,80 m bordées par une glissière BN 4 ;

3 bis 1.c : Travée centrale :

44. Deux chaussées de 7,05 m de deux voies chacune, séparées par un terre-plein central de 1,56 m avec glissière « Gierval » ;

45. Deux bandes dérasées droites de 0,80 m bordées par une glissière BN 4.

3 bis 1.d : Généralités :

La vitesse de référence est de 90 km/h.

3 bis 2. Caractéristiques des ouvrages :

3 bis 2.a : Ouvrage de franchissement du canal :

L'ouvrage de franchissement du canal est constitué par un pont à béquilles de 1 410 mètres de longueur totale. La travée centrale d'une longueur de 490 mètres est constituée d'un bipoutre et d'une dalle orthotrope. Deux viaducs d'accès d'une longueur de 490 mètres chacun sont constitués par un bipoutre avec hourdis béton. Les viaducs d'accès sont établis avec des pentes ne dépassant pas 6 % et sont supportés par dix piles béton de part et d'autre de la travée centrale.

3 bis 2.b : Ouvrage de franchissement de la voie SNCF OA4 :

L'ouvrage d'une longueur de 19 mètres est constitué de deux culées en palplanches et d'une dalle béton armé.

3 bis 2.c : Ouvrage de franchissement OA3 :

L'ouvrage d'une longueur de 13 mètres est constitué de deux culées en palplanches et d'une dalle béton armé.

3 bis 2.d : Ouvrage de franchissement de la route de l'Estuaire OA1 :

L'ouvrage d'une longueur de 60 mètres est constitué de deux travées avec piles centrales en béton. Les culées nord et sud sont en "terre armée" et supportent sept lignes de poutres métalliques.

Article 4

Caractéristiques techniques de l'ouvrage Etablissement et approbation des projets

4.1 Les annexes 1 à 9 énumérées à l'article 45 définissent les dispositions d'ensemble de l'ouvrage et fixent les caractéristiques principales des avant-projets et des projets d'exécution établis par le concessionnaire. Elles définissent aussi les règles applicables aux autres caractéristiques de l'ouvrage.

4.2. Le concessionnaire fera son affaire des mises au point de détail relatives au tracé défini par les annexes au présent cahier des charges, des projets de maintien et de rétablissement des communications des voies et réseaux de toutes natures existants autres que les routes nationales, en accord avec les collectivités et les gestionnaires concernés, ainsi que des adaptations conformes aux pratiques actuelles que l'Etat, après l'avoir entendu, jugerait nécessaire de faire apporter en conséquence des enquêtes d'utilité publique et parcellaire.

Il devra prévoir ses dispositifs de péages de manière à être en mesure de satisfaire aux prescriptions de l'article 25 du présent cahier des charges.

4.3. L'avant-projet de la liaison et l'avant-projet de l'ouvrage d'art (A.P.O.A.) seront établis par le concessionnaire, qui les adressera au ministre chargé de la voirie nationale, et feront l'objet d'une approbation explicite du ministre, préalablement à tout commencement des travaux.

Chaque avant-projet ainsi que les projets d'exécution correspondants établis ultérieurement par le concessionnaire devra respecter les instructions visées à l'annexes A8.

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

4.4. S'il lui en est fait la demande à l'occasion de l'approbation de l'avant-projet, le concessionnaire sera tenu de présenter le projet d'exécution du pont-route ainsi que de tous les ouvrages dont la construction lui incombe, y compris ceux des installations annexes.

4.5. Le concessionnaire pourra soumettre au ministre des demandes de modifications ou de dérogations aux documents visés aux paragraphes 4.1 et 4.3. Ces demandes devront comporter des justifications techniques, économiques et financières des modifications ou des dérogations sollicitées. Ces demandes devront, en outre, faire mention des mesures d'exploitation particulières qui pourraient se révéler nécessaires du fait des dérogations demandées.

4.6. Le concessionnaire, préalablement consulté, sera tenu de procéder à l'étude de toutes variantes qui seraient prescrites par l'Etat ; les délais seront modifiés en conséquence.

4.7. Toutes ces procédures n'auront pour effet ni d'engager la responsabilité de l'Etat concédant, ni de dégager celle du concessionnaire des conséquences que pourrait avoir l'imperfection des dispositions prévues, la mauvaise exécution des travaux ou le fonctionnement des ouvrages.

TITRE II

CONSTRUCTION DU PONT-ROUTE

Article 5

Remise par l'Etat des terrains déjà acquis

La remise au concessionnaire des terrains détenus par l'Etat, mentionnée à l'article 2 ci-dessus, donnera lieu à l'établissement des procès-verbaux auxquels seront joints des états descriptifs et tous plans nécessaires pour définir la consistance des immeubles ainsi remis.

Par ces procès-verbaux, le concessionnaire reconnaîtra avoir une complète connaissance des terrains et ouvrages remis et renoncera à toutes réclamations envers l'Etat. Il pourra toutefois exprimer dans les procès-verbaux les réserves qu'il jugera utiles. Les documents ainsi établis seront joints au présent cahier des charges au moment de la remise.

Article 6

Exécution des marchés de travaux de fournitures et de services

Tous les ouvrages sont exécutés conformément aux avant-projets approuvés par l'Etat et en respectant les stipulations du cahier des clauses techniques générales (CCTG) applicables aux marchés de travaux relevant des services de l'équipement dans les conditions précisées à l'annexe A8.

Le concessionnaire doit prévoir la construction et la réparation du pont-route sans interruption de la navigation maritime, sauf dans les cas exceptionnels sur autorisation du ministre chargé des ports et de la navigation maritime ; les mesures qu'il serait nécessaire de prendre pour ces cas exceptionnels sont à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire respecte la législation et la réglementation en vigueur en matière de passation de contrats.

Le concessionnaire crée en son sein une commission des marchés. Cette commission, à laquelle est invité de droit un représentant de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, est composée en majorité de personnalités indépendantes et n'ayant aucun lien direct ou indirect avec des entreprises de travaux publics. Elle est chargée de définir les règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, de fournitures et de services, qui doivent préciser notamment que les personnalités siégeant à la commission ne peuvent, en aucun état, prendre part à la délibération s'ils ont un quelconque lien direct ou indirect avec les soumissionnaires concernés. Elle est également chargée de veiller au respect des procédures de passation et d'exécution de ces marchés en application du présent article.

Elle émet un avis sur l'attribution des marchés de travaux conclus pour les besoins de la concession au-dessus du seuil de deux millions d'euros HT et pour les marchés de fournitures et services supérieurs aux seuils fixés par la réglementation en vigueur pour la mise en œuvre des procédures formalisées de passation. Le concessionnaire ne peut refuser de suivre l'avis de la commission des marchés que par une décision de son assemblée générale.

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

Les règles internes définies par la commission des marchés conformément au quatrième alinéa du présent article, ainsi que la liste de ses membres sont soumis pour avis à la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art. La commission des marchés transmet également à la Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art l'ensemble des avis qu'elle rend sur l'attribution des marchés. La Commission nationale des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages d'art peut demander à consulter tout marché particulier. Sous réserve des règles relatives aux secrets protégés, elle peut rendre publics les avis qu'elle émet.

La commission des marchés établit un procès-verbal de ses travaux à l'issue de chacune de ses séances. Le concessionnaire transmet au concédant, avant le 30 avril de chaque année, le rapport d'activité annuel de la commission des marchés.

Article 6 bis

Contrôle de l'exécution des travaux

6 bis 1. Le concédant désigne le service ci-après dénommé « l'autorité chargée du contrôle » ⁽¹⁾, dont la mission est de contrôler l'exécution des obligations du concessionnaire pour ce qui concerne la réalisation des travaux. L'autorité chargée du contrôle pourra, en tant que de besoin, se faire assister par des experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.

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

6 bis 3. Le concessionnaire communique à l'autorité chargée du contrôle, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels établis sur une base mensuelle permettant d'apprécier le bon déroulement des travaux, particulièrement par rapport aux événements clés et dates clés associés tels qu'ils sont définis à l'annexe A9 au présent cahier des charges et à la (ou aux) date(s) de mise en service des ouvrages. Le concessionnaire organise, une fois par trimestre, une réunion de coordination avec l'autorité chargée du contrôle, afin que cette dernière puisse s'assurer du bon déroulement des travaux. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande de l'autorité chargée du contrôle.

L'autorité chargée du contrôle peut se faire communiquer, sans délai, tous documents relatifs à la réalisation des ouvrages détenus par le concessionnaire ou ses cocontractants tels que plans d'assurance qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, comptes-rendus de réunions. Le concessionnaire est tenu d'apporter son concours à l'autorité chargée du contrôle et de lui laisser en permanence le libre accès à tout point du chantier.

6 bis 4. Dans le cas où l'autorité chargée du contrôle détecte des anomalies dans la réalisation des travaux ou si elle souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter de manière notable la réalisation ou le bon fonctionnement ultérieur des ouvrages, elle en informe le concessionnaire.

Après concertation et à défaut d'accord sur les mesures prises par le concessionnaire pour remédier à ces anomalies, elle procède, le cas échéant, à des prélèvements conservatoires, à des contrôles et à des essais et à la mise en place d'instrumentations. Le concessionnaire est tenu d'apporter son concours à l'autorité chargée du contrôle pour lui permettre d'effectuer ces opérations.

6 bis 5. Le concessionnaire transmet à l'autorité chargée du contrôle, au fur et à mesure de leur établissement, tous les éléments entrant dans la constitution du dossier de récolement des travaux. Cette disposition n'a pas pour effet de dispenser le concessionnaire de la transmission finale du dossier de récolement complet au concédant. Les vérifications opérées et les observations formulées par l'autorité chargée du contrôle sur la réalisation des travaux n'ont pas pour effet de dégager le concessionnaire de sa responsabilité concernant la conformité de l'ouvrage d'art aux prescriptions du contrat de concession.

Article 7

Date de mise en service

7.1. La mise en service ne sera pas postérieure au 1^{er} juillet 1993.

7.2. L'Etat et le concessionnaire arrêteront d'un commun accord les aménagements qui devraient être apportés au calendrier défini ci-dessus si, pour des raisons indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci se trouvait empêché de contracter en temps utile ou n'obtenait pas les garanties d'emprunts visées à l'article 22 ci-après, les emprunts à long terme prévus au plan de financement faisant l'objet de l'annexe 9 ou n'y parvenait qu'en s'endettant dans des conditions telles que son équilibre financier risquerait de s'en trouver compromis.

7.3. Date limite de notification de la déclaration d'utilité publique.

¹ Service dénommé « mission de contrôle des autoroutes » dans la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées.

L'Etat s'engage à notifier au concessionnaire la déclaration d'utilité publique au plus tard cinq ans avant la date prévue pour la mise en service.

Au cas où la déclaration d'utilité publique de l'ouvrage principal serait prononcée avec retard, la date limite de mise en service de l'ouvrage serait décalée d'un délai qui sera estimé en accord avec le concessionnaire, compte tenu de l'incidence réelle de ce retard sur l'avancement des travaux.

7.4. Programme des opérations.

Dans les six mois suivant l'approbation de la concession, les parties établiront d'un commun accord un calendrier prévisionnel du déroulement des études et des travaux.

7.5. Le concessionnaire s'engage à assurer l'exploitation de la route nationale RN 1029 le lendemain de la signature du procès-verbal de remise et au plus tard deux mois après la date de publication du décret approuvant le présent cahier des charges modifié.

Article 8

Mise en service des ouvrages et installations de la concession

Avant toute mise en service de l'ouvrage, d'un échangeur ou d'une aire annexe, l'Etat procédera, sur demande du concessionnaire formulée deux mois avant la date prévue pour cette mise en service, à un récolement des travaux. Sur le vu du procès-verbal de ce récolement, le ministre chargé de la voirie nationale autorise la mise en service des ouvrages correspondants.

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

Article 9

Modification des ouvrages, ouvrages et installations supplémentaires

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

9.2 Dans les mêmes conditions, il sera tenu de réaliser les modifications et ouvrages supplémentaires qui pourraient être prescrits par le ministre chargé de la voirie nationale et de les mettre en service. Les modalités de réalisation et de financement en seront fixées d'un commun accord. A défaut d'un tel accord, l'affaire serait portée devant le tribunal administratif compétent.

9.3 L'Etat pourra imposer au concessionnaire, sans que cela puisse donner lieu à une indemnité au titre du paragraphe 9.2 précédent, de transformer dans un délai de deux ans, si le volume du trafic ou la sécurité des usagers le justifient, le trottoir réservé aux piétons en bandes d'arrêt d'urgence sur l'ensemble de la section concédée.

9.4. Le concessionnaire réalise le programme défini à l'annexe A9 avant le 31 décembre 2013.

9.5. a) En cas de retard, quelle qu'en soit la cause, dans la réalisation du programme défini en annexe A9 au présent cahier des charges, le concessionnaire est redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier éventuel découlant de ces retards.

Le retard dans la réalisation du programme susmentionné est calculé tous les trois ans à compter du 31 décembre 2010 inclus en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la réalisation complète du programme défini en annexe A9. Le retard est apprécié au regard de la date mentionnée à l'article 9.4.

b) L'avantage financier pour le concessionnaire est égal au différentiel d'investissements capitalisé au taux k_1 jusqu'à l'échéance triennale du calcul de la compensation. Le taux k_1 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à la date d'intégration de l'opération, majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier d'investissements, tel que défini à l'annexe A9 du présent cahier des charges, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser jusqu'à la date de mise en service, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants annuels d'investissements de l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat, et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été réestimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 34.3 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_1 tel que défini dans le présent article. Le montant de l'avantage financier à restituer par le concessionnaire à l'issue de la période 2010-2013 est corrigé des montants d'avantage financier déjà restitués aux échéances précédentes sur les opérations concernées.

c) La compensation globale est assurée comme suit : le concessionnaire réalise en priorité des investissements supplémentaires non prévus au cahier des charges sur le réseau concédé pour un montant, actualisé au taux de k_2 , égal à la somme des avantages financiers, calculés conformément au *b* ci-dessus, pour l'ensemble des opérations faisant l'objet d'un retard. La nature et la programmation de ces investissements sont définies d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire. Le taux k_2 est égal au coût de financement de l'Etat sur la durée la plus proche de celle de la concession restant à courir à l'échéance triennale du calcul de la compensation, majoré d'une prime de risque de 2,5 %.

A défaut de besoins d'investissements supplémentaires, la nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire. Le montant de la compensation est calculé dans les deux mois qui précèdent la fin de chaque période triennale à compter du 31 décembre 2010 inclus. Il est exprimé en valeur décembre de l'année de l'échéance triennale en cours. La compensation interviendra au plus tard avant le 31 décembre de l'échéance suivante.

d) Pour chaque opération mentionnée au *a* ci-dessus, le concessionnaire fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1^{er} décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé. La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 38 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

Article 9 bis

Programme pluriannuel d'entretien et de renouvellement de fin de concession - Récupération des indus financiers

9 bis 1. Le concessionnaire réalise le programme de gros entretien et de renouvellement prévu à l'article 36, selon l'échéancier défini à l'annexe C et en tout état de cause avant la date prévue à l'article 35.

9 bis 2.

a) En cas d'écart entre l'échéancier de décaissement tel que défini à l'annexe C au présent cahier des charges et l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées relatives à la mise en œuvre du programme, quelle qu'en soit la cause, le concessionnaire sera redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier découlant de ce retard. Le retard dans la réalisation du programme susmentionné est calculé un an avant la fin de la concession, en fonction des investissements effectivement réalisés et des dernières prévisions d'investissements jusqu'à la réalisation complète du programme défini à l'annexe C.

b) L'avantage financier pour le concessionnaire est égal au différentiel d'investissements capitalisé au taux k_3 jusqu'à l'échéance quinquennale du calcul de la compensation. Le taux k_3 est égal à 2,32 %.

« Le montant du différentiel d'investissements est déterminé par différence entre la valeur actuelle nette de l'échéancier des montants de travaux estimés à l'annexe C du présent cahier des charges, et la valeur actuelle nette de l'échéancier reflétant le rythme réel des dépenses constatées et le rythme prévisible des dépenses à réaliser jusqu'à la date de mise en service, dit échéancier recalé. Le calcul se fait en euros courants, à valeur globale d'investissements inchangée en euros constants. A ce titre, un coefficient multiplicateur est appliqué de façon uniforme aux montants de travaux estimés annuellement dans l'échéancier recalé. Ce coefficient multiplicateur est égal au rapport entre, d'une part, le montant total de référence des travaux en euros constants, tels que prévus dans le présent contrat, et, d'autre part, le montant total des travaux également en euros constants, qui aura été ré-estimé lors du compte rendu d'exécution de la concession prévu à l'article 34 du présent cahier des charges. La valeur actuelle nette est calculée en prenant le taux k_3 tel que défini dans le présent article.

c) La nature et les modalités de la compensation sont déterminées d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire.

d) Pour chacune des opérations relatives au programme de travaux mentionné au *a* ci-dessus, le concessionnaire fournit sous sa responsabilité au concédant, avant le 1^{er} décembre de chaque année, les informations nécessaires à l'exécution du présent article, notamment les montants annuels de dépenses réalisées et prévisionnelles nécessaires à l'établissement de l'échéancier recalé. La mise en œuvre des dispositions du présent article est indépendante et ne préjuge pas de l'application des pénalités prévues à l'article 38 du présent cahier des charges lorsque les conditions de cette application sont réunies.

Article 10

Délimitation des emprises

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

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

Article 11

Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire

Lorsque les travaux auront été déclarés d'utilité publique, le concessionnaire sera investi, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Il demeurera en même temps soumis à toutes les obligations qui découlent pour l'administration de ces lois et règlements.

Le concessionnaire, préalablement consulté, sera tenu de se conformer à tous les règlements existants ou à intervenir en ce qui concerne les travaux à exécuter éventuellement sur le domaine public.

Il sera tenu de se conformer aux engagements pris dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, notamment au cours de l'instruction mixte, et de satisfaire aux conditions de réalisation dont est assortie cette déclaration et qui lui sont notifiées à l'issue de ladite procédure.

Article 12

Frais à la charge du concessionnaire

12.1. Tous les frais nécessaires à la construction, à l'entretien et à "exploitation du pont-route, y compris les frais résultant de l'éclairage et de la signalisation aérienne et maritime de l'ouvrage et de ses accès, là où cela est nécessaire, seront à la charge du concessionnaire, à l'exception de la rémunération des moyens de la maîtrise d'œuvre qui seront mis par l'Etat à la disposition du concessionnaire.

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

12.3. Sont en particulier à la charge du concessionnaire les dépenses d'acquisition des terrains. Ces acquisitions devront être faites dès l'origine pour la phase définitive précisée à l'article 3.2.

Les éventuelles dépenses rendues nécessaires du fait de contraintes imposées à la navigation maritime seront également à sa charge.

12.4. Ne seront pas à la charge du concessionnaire les travaux autres que les rétablissements de réseaux réalisés sur demande d'autres concessionnaires.

TITRE III

EXPLOITATION DU PONT-ROUTE

Article 13

Exploitation et entretien de l'ouvrage et des installations

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

Sous peine de sanctions prévues aux articles 38 et 39 du présent cahier des charges, le concessionnaire est tenu de disposer en tout temps ou, en cas de besoin, de mettre en œuvre sans délai tous les moyens de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances (notamment les circonstances atmosphériques), la continuité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

En cas de force majeure dûment constatée, le concessionnaire peut être exonéré, en tout ou partie, de sa responsabilité, tant vis à vis de l'autorité concédante que des usagers.

Le concessionnaire exploite son réseau conformément à la réglementation et aux instructions ministérielles en vigueur en matière d'exploitation de la route.

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

Le concessionnaire fait notamment repeindre les parties métalliques des ouvrages à intervalle suffisamment rapproché pour assurer d'une façon conforme aux règles de l'art leur conservation. Il établit dans un délai de vingt-quatre mois et pour la durée résiduelle de la concession, un programme de maintenance pour le pont de Normandie visant à assurer la pérennité du patrimoine et la continuité de l'exploitation, en soumettant préalablement pour accord au concédant une méthodologie détaillée fondée sur l'analyse des risques.

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

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

Le concessionnaire entretient l'ensemble des ouvrages et des installations annexes de la concession dans un souci permanent de préservation des espèces et des milieux et des ressources naturelles.

Le concessionnaire est tenu d'assurer ou de faire assurer, sous sa responsabilité, le dépannage des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et les instructions ministérielles en vigueur et précisées dans le règlement d'exploitation. Si cette prestation est confiée à des tiers, les dépanneurs sont sélectionnés par le concessionnaire au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence. Cette publicité mentionne les critères de sélection et leur pondération. Les décisions de rejet de candidature sont motivées. Les dépanneurs sont agréés pour une durée maximale de cinq ans s'agissant du dépannage des véhicules légers et pour une durée maximale de sept ans s'agissant des véhicules poids lourds.

13.2. Information routière en temps réel des usagers

Le concessionnaire délivre en temps réel des informations pertinentes, fiables et cohérentes sur les conditions de circulation sur son réseau au plus grand nombre d'usagers de son réseau.

Le concessionnaire et les services de l'Etat échangent, en temps réel, à titre gratuit et sans autre condition, les données liées à la sécurité routière et aux conditions générales de circulation, définies dans l'annexe B au présent cahier des charges ou dans le cadre du schéma directeur d'information routière établi par l'Etat.

13.3. Objectifs de performance et suivi des objectifs de performance

13.3.1. Le concessionnaire est tenu d'atteindre, à compter de la date d'achèvement des travaux mentionnée au 4 de l'article 9, les objectifs de performance fixés en annexe A10 au présent cahier des charges.

13.3.2. Le contrôle du niveau de performance atteint par le concessionnaire est effectué par le concédant, le cas échéant représenté ou assisté par tous tiers de son choix. Ce contrôle peut intervenir à tout moment.

Le concessionnaire transmet au concédant au plus tard le 31 janvier une synthèse relative aux niveaux de performance qu'il a atteints, par indicateur et par période, pour l'année civile écoulée.

De plus, dans le cadre de la définition des objectifs de performance, il peut être prévu d'apprécier les niveaux de performance atteints par le concessionnaire sur une périodicité différente telle que mentionnée à l'annexe A10.

Pour chacun des objectifs de performance concernés, le concessionnaire transmet au concédant au plus tard vingt (20) jours suivant le terme de la période sur laquelle cet objectif est apprécié une synthèse relative au niveau de performance qu'il a atteint sur cette période. Cette obligation n'a pas pour effet de dispenser le concessionnaire de la transmission de la synthèse annuelle.

Les synthèses périodiques et annuelles transmises au concédant comprennent le détail des opérations conduisant à la détermination de chacun des niveaux de performance atteints, l'ensemble des pièces justificatives, le montant des pénalités qui pourraient être appliquées par le concédant par indicateur et par période ainsi que toutes les informations ou pièces demandées par le concédant relatives aux objectifs de performance.

13.3.3 Les pénalités de performance sont arrêtées par année civile sur le fondement des synthèses relatives au niveau de performance atteint par le concessionnaire sur les périodes spécifiées pour chaque objectif de performance de l'année civile considérée. Les synthèses, proposées par le concessionnaire, peuvent faire l'objet de corrections de la part du concédant en fonction des résultats des contrôles effectués.

13.3.4. En cas de contrôle effectué par le concédant permettant d'établir que le concessionnaire a commis une erreur substantielle dans le calcul des pénalités de performance ou n'a pas calculé de

manière sincère le montant des pénalités de performance, une nouvelle pénalité, égale au quadruple de l'écart entre les pénalités calculées et les pénalités effectivement dues, est encourue.

Lorsque le concédant corrige les synthèses proposées par le concessionnaire ou rectifie le montant des pénalités de performances, le concédant adresse par lettre recommandée avec avis de réception postal au concessionnaire le montant des pénalités de performance envisagées. Le concessionnaire dispose d'un délai fixé par ladite lettre, qui ne peut pas être inférieur à quinze (15) jours à compter de sa réception, pour adresser ses observations au concédant.

Le concédant notifie au concessionnaire le montant des pénalités dues à l'expiration du délai fixé par la lettre mentionnée à l'alinéa précédent.

Article 14

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

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

14.2. Il soumet à l'approbation des autorités compétentes, trois mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, les règlements d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité adaptés. Le silence gardé par les autorités compétentes pendant les deux mois suivant leur saisine vaut approbation tacite.

Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur l'organisation du concessionnaire et ses moyens, ainsi que des consignes générales d'intervention pour les personnels du concessionnaire et ses prestataires.

14.3. Le concessionnaire participe, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, à l'élaboration, au suivi et à la mise à jour des plans de gestion du trafic qui intéressent tout ou partie de son réseau.

En cas de déclenchement d'un ou plusieurs plans de gestion du trafic ou de mise en œuvre d'un scénario prévu au « code de procédures » approuvé par arrêté préfectoral, il se conforme sans délai, sous la conduite de l'autorité coordinatrice compétente, aux prescriptions qu'ils contiennent et met en œuvre toutes les mesures requises pour la gestion du trafic. Il participe, dans les conditions définies dans les plans de gestion du trafic, à l'assistance aux usagers sur son réseau.

14.4. Le concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec les autres exploitants gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers, les centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) et les autorités concernées, notamment dans le cadre des scénarii prévus au « code de procédures ».

14.5. Le concessionnaire doit se soumettre, sans aucun droit à indemnité, à toutes les mesures prises par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation en vue de tirer le meilleur parti pour toutes les catégories d'usagers de l'ensemble du réseau routier dont fait partie le pont-route concédé.

14.6. Le ministre chargé de la voirie nationale, après consultation du concessionnaire, arrête les dispositions du service minimum à assurer pour maintenir la permanence de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité en cas de grève d'agents du concessionnaire.

Article 15

Interruption et restrictions de la circulation

15.1. Le concessionnaire respecte en toutes circonstances les règles de l'art et les instructions administratives portant sur l'exploitation sous chantier des routes nationales en service.

Les travaux de maintenance et d'entretien se déroulent sous circulation, le cas échéant avec restriction de circulation.

15.2. Toute restriction importante ou interruption de trafic prévue par le concessionnaire doit être portée par ses soins à la connaissance du public en temps utile par tous les moyens appropriés.

Le concessionnaire en informe aussi les centres d'information et de gestion du trafic (PCI de la société SAPN des Essarts et les autres gestionnaires de voirie du secteur) ainsi que le centre régional d'information et de coordination routière (CRICR) concerné.

L'ouvrage est muni d'un système de contrôle du trafic et de barrières aux deux extrémités pour permettre, en cas de vent dépassant des caractéristiques limites (force/direction) et en cas d'excès de charge, soit le filtrage des véhicules, soit l'interruption immédiate de la circulation. Des valeurs de caractéristiques limite du vent et de la charge limite sont définies en accord avec le ministre chargé de la voirie nationale après la mise en service de l'ouvrage.

En cas d'évènements particuliers, les agents que le concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde de l'ouvrage concédé et pour la perception des péages ont le droit d'interrompre immédiatement la circulation. Ils en réfèrent aux services chargés de la police de la voirie.

Toute interruption ou restriction de la circulation maritime ne peut se faire qu'avec l'accord du grand port maritime de Rouen.

15.3. En cas de force majeure imposant l'interruption de la circulation, le concessionnaire en informe sans délai les services de l'Etat compétents.

Article 16

Obligations relatives à divers services publics

Le concessionnaire est tenu de se conformer aux lois et règlements existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne le libre exercice des services de police, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de la protection civile et de la défense nationale.

Le concessionnaire se concertera avec les administrations compétentes pour concilier, dans le respect de la réglementation en vigueur, les préoccupations des autres services publics, notamment les services des télécommunications, avec ses propres obligations, à l'occasion des procédures et travaux concernant chacun d'eux.

Article 17

Délai d'exécution

La chambre de commerce devra avoir terminé les travaux de premier établissement des ouvrages concédés dans le délai de cinq ans à partir de la date d'approbation du projet par le ministre chargé de la voirie nationale.

Article 18

Agents du concessionnaire

Les agents que le concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde de l'ouvrage concédé et pour la perception des péages sont commissionnés et assermentés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Ils portent des insignes distinctifs de leurs fonctions. Ces insignes sont tels que ces agents et préposés ne puissent être confondus avec le personnel des forces de l'ordre et de sécurité.

Article 19

Ecoute des usagers et réclamations

Le concessionnaire met en œuvre une politique d'écoute des usagers.

Il recueille l'avis des usagers sur la qualité du service, notamment en procédant à une enquête annuelle dont le contenu et la méthodologie sont définis par le concédant en coordination avec le concessionnaire. Les résultats de cette enquête sont transmis sans délai au concédant.

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

Article 20

Information routière. – Documents à produire par le concessionnaire

Le concessionnaire s'engage à fournir aux services de l'Etat les documents notamment statistiques, comptes-rendus et informations, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, y compris les instructions ministérielles.

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

L'Etat prend toutes les mesures de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

TITRE IV

REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 21

Dispositions générales de financement

Le financement sera assuré conformément au plan de financement faisant l'objet de l'annexe 9.

Article 22

Garantie des emprunts à long terme

Le concessionnaire recherchera la garantie des collectivités territoriales pour les emprunts qui seront contractés pour assurer le financement de l'ouvrage.

Article 23

Emploi des péages

Le produit des péages sera exclusivement employé par ordre de priorité :

1. A solder les dépenses relatives à l'exploitation et à l'entretien des installations et appareils ;
2. A solder les dépenses relatives aux grosses réparations des ouvrages ;
3. A assurer le service de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts destinés à l'établissement des ouvrages qui font l'objet de la présente concession, concouramment, s'il y a lieu, avec les autres recettes du concessionnaire régulièrement affectées à l'amortissement desdits emprunts ;
4. A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le concessionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations et de supporter les responsabilités qui lui incombent.

Article 24

Fonds de réserve

Le fonds de réserve, prévu au 4 de l'article 23 ci-dessus, constitue une charge de la concession. Il est provisionné à hauteur d'un montant fixé par le ministre chargé de la voirie nationale.

Il peut être utilisé pour les besoins des services précédemment mentionnés, notamment pour l'amélioration de la desserte de l'ouvrage.

Tout prélèvement doit être autorisé par le ministre chargé de la voirie nationale en accord avec l'autorité de tutelle de la chambre de commerce et d'industrie du Havre, à moins qu'il n'ait pour objet de solder

des indemnités de paiement auxquelles le concessionnaire aurait été condamné par justice à raison de faits relatifs à son administration. Toute demande de prélèvement doit être accompagnée d'un échéancier de reconstitution du fonds de réserve de façon à atteindre le montant prévu au premier alinéa du présent article. Cet échéancier fait l'objet d'une approbation par le concédant.

Lorsque le fonds de réserve est en excédent, le concessionnaire peut, dans les limites de cet excédent et sous réserve que le report à nouveau des résultats comptables soit positif, abaisser les tarifs ou procéder au remboursement anticipé des emprunts.

Article 25

Tarifs de péage

25.1. Les tarifs de péages sont fixés chaque année par le concessionnaire, conformément à la réglementation en vigueur, dans les conditions définies ci-après.

25.2. Les tarifs sont fixés en fonction des classes suivantes :

- classe 1 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise entre 2 mètres et 3 mètres et de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est égale ou supérieure à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;
- classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est égale ou supérieure à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

25.3. - I. – Au 1^{er} février 2011, les tarifs de péage sont fixés à :

1. Classe 1 : 5,10 € ;
2. Classe 2 : 5,90 € ;
3. Classe 3 : 6,40 € ;
4. Classe 4 : 12,70 €.

II. – Les tarifs sont révisés une fois par an. La révision des tarifs de péage intervient, sauf exception, le 1^{er} février de chaque année.

Pour la période 2012-2015 et à l'issue de la révision tarifaire de l'année n, le tarif de péage T(n) est fixé pour chaque classe de véhicules de la manière suivante :

$T(2012) = T \text{ référence} * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2011)) ;$

$T(2013) = T \text{ référence} * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2011)) * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2012)) ;$

$T(2014) = T \text{ référence} * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2011)) * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2012)) * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2013)) ;$

$T(2015) = T \text{ référence} * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2011)) * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2012)) * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2013)) * (1 + 1 \% + 0,5 * I(2014)).$

où, d'une part, T référence désigne le tarif de référence dont le montant est égal au tarif fixé pour chaque classe par le I ci-dessus et, d'autre part, I(n) est la valeur de l'évolution des prix à la consommation France entière, série hors tabac, ensemble des ménages, sur les douze mois qui précèdent le mois d'octobre de l'année n, sous réserve que cette évolution soit positive. Si cette évolution est négative, I(n) = 0.

Pour leur application, ces tarifs sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

A compter de 2016, les tarifs peuvent être révisés à l'initiative du concessionnaire, dans les conditions prévues au 4 de l'article 25, jusqu'à un taux de hausse annuelle n'excédant pas 0,5 * le taux d'inflation constaté sur les douze derniers mois précédant le dépôt de la hausse.

Cette révision est mise en œuvre en particulier si le produit des péages est insuffisant pour faire face aux dépenses prévues à l'article 37 pour constituer le fonds de réserve ou lorsque le produit net, joint aux autres ressources affectées au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts contractés pour l'établissement de l'ouvrage, est insuffisant pour assurer le service de ces emprunts.

Si cette situation nécessite une hausse annuelle excédant le plafond de $0.5 * l'inflation$, le concessionnaire et le concédant se concertent afin de définir les niveaux et modalités d'évolution tarifaires nécessaires.

Les tarifs peuvent être diminués dans l'hypothèse prévue au dernier alinéa de l'article 24.

III. – Le concessionnaire peut établir des tarifs différents selon les périodes, en vue d'assurer une meilleure gestion du trafic.

Ces modulations tarifaires doivent être justifiées à la fois par des différences de situation entre usagers et par des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service public routier.

Le concessionnaire peut établir des abonnements dès lors que leur vente est faite à des conditions égales pour tous et sous la seule responsabilité du concessionnaire.

La mise en œuvre de ces modulations tarifaires ne doit entraîner ni gain ni perte dans les comptes du concessionnaire.

25.4. Le concessionnaire crée en son sein une commission chargée du suivi de l'évolution des tarifs de péage. Cette commission, à laquelle est invité de droit un représentant de l'autorité concédante, est composée en majorité des garants mentionnés à l'article 22.

Les tarifs de péage fixés dans les conditions prévues au présent article sont soumis pour avis à la commission. Ils sont transmis, accompagnés de l'avis de la commission, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé de la voirie nationale.

Le concessionnaire fournit à la commission et aux ministres intéressés :

a) Les éléments financiers relatifs à la constitution du fonds de réserve et une étude financière prévisionnelle qui présente l'évolution sur la durée résiduelle de la concession des niveaux d'endettement et de trésorerie. Cette étude doit permettre à la commission et aux ministres intéressés de s'assurer de la compatibilité de la politique tarifaire avec l'absence de mise en jeu de la garantie des emprunts ;

b) Tous les éléments d'information et de calcul nécessaires à la vérification de la bonne application des règles définies au présent article et de la réglementation en vigueur.

Le concessionnaire est tenu de répondre, dans le délai prescrit, à toute demande d'information complémentaire qui pourrait lui être adressée par les services intéressés.

Après l'expiration d'un délai de quarante jours courant à compter de la dernière date de réception des tarifs par le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé de la voirie nationale, les tarifs de péage sont applicables sous réserve d'avoir été rendus publics depuis au moins dix jours francs selon les modalités prévues à l'article 26.

Toutefois, si l'un des ministres intéressés estime que les tarifs qui lui ont été transmis ne sont pas conformes aux règles définies par le présent article, il adresse au concessionnaire, dans le délai de quarante jours prévu à l'alinéa précédent, une lettre motivée le mettant en demeure de modifier les tarifs dans un délai qui ne peut excéder sept jours.

Le délai de quarante jours, suspendu à partir de la date d'envoi de la mise en demeure, reprend à compter de la date de réception par le ministre des tarifs modifiés ou des éléments de justification de la régularité des tarifs fixés par le concessionnaire. L'autorité ministérielle ne peut utiliser la mise en demeure qu'une seule fois dans le cadre d'une même procédure de fixation de tarifs. A défaut d'accord, les tarifs sont fixés dans les conditions prévues au 3 de l'article 42 du présent cahier des charges.

25.5. Le concessionnaire peut instituer, en apportant les justifications nécessaires, une majoration tarifaire, dans les limites d'une augmentation de 70 % du tarif qui leur est applicable, pour les véhicules pouvant entraîner une dégradation ou une usure anormales de la route.

25.6. Les transports exceptionnels définis à l'article R. 433-1 du code de la route et les convois et transports militaires admis à circuler sur les ouvrages de la concession sont soumis à des tarifs spéciaux qui peuvent déroger aux dispositions précédentes, sous réserve de leur approbation par le ministre chargé de la voirie nationale, après consultation de la commission prévue au 4 du présent article.

25.7. Le concessionnaire peut, dans le respect des lois et règlements en vigueur, procéder à toutes vérifications auprès des usagers en vue de déterminer le tarif de péage à appliquer.

Sans préjudice des procédures applicables en vertu de la réglementation en vigueur, le concessionnaire est autorisé, pour toute personne n'ayant pas acquitté tout ou partie du péage, à recouvrer la somme due, augmentée des frais nécessaires au recouvrement. Ces frais de dossiers sont forfaitairement fixés à 60 (soixante) euros hors taxes valeur juin 2010, ce montant étant actualisé en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation hors tabac.

Article 26

Publicité des tarifs

Préalablement à la première révision des tarifs de péage, le concessionnaire met en place par tout moyen un dispositif d'information sur la politique tarifaire à l'intention des usagers. Il en informe le concédant.

Les tarifs sont portés à la connaissance du public dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

L'ensemble des tarifs en vigueur peut être consulté par toute personne intéressée soit auprès du concessionnaire, soit auprès de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75013 Paris, ou auprès de la direction des infrastructures de transports, Ministère de la Transition écologique, Tour Séquoia, 1 place Carpeaux, 92055 Paris-La Défense.

Le concessionnaire est responsable de la conservation des affiches indiquant les tarifs et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

Article 27

Application des péages

Sous réserve des dispositions de l'article 15 du présent cahier des charges, le concessionnaire reste libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives nécessaires pour assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et pour établir et protéger les chantiers de travaux d'entretien, d'amélioration ou de modification.

Article 28

Perception des péages

La perception des péages est assurée dans le respect du principe d'égalité sans aucune faveur, sous réserve des dispositions de l'article 29 ci-après. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Article 29

Franchise

Les fonctionnaires tenus d'emprunter le pont-route pour l'exercice de leurs fonctions sont exemptés des péages dans les conditions et limites fixées par une instruction du ministre chargé de la voirie nationale.

Le concessionnaire peut exonérer de péage ses agents et préposés ainsi que ceux des sociétés exploitant des installations annexes.

Article 30

Installations annexes

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

Le projet de contrat avec l'indication de l'exploitant choisi, accompagné du dossier de la consultation, est communiqué au ministre chargé de la voirie nationale qui dispose d'un délai d'un mois pour faire part de ses observations éventuelles concernant la régularité de la procédure ou sa conformité aux dispositions du présent cahier des charges. Le ministre vérifie que le contrat, par son objet ou les modalités de son exécution, n'est de nature à porter atteinte ni à la continuité du service public ni à la préservation du domaine public.

Lorsque le contrat porte sur des activités de service public faisant l'objet même de la concession, l'exploitant est préalablement agréé par le ministre chargé de la voirie nationale, au vu d'un dossier établissant la réalité de l'appel à la concurrence, justifiant les raisons du choix du candidat proposé et comprenant le dossier de la consultation ainsi que les clauses substantielles du projet de contrat.

Le concessionnaire impose à l'exploitant d'installations servant des boissons l'obligation d'appliquer les restrictions à la vente de boissons alcoolisées qui lui sont notifiées par le ministre chargé de la voirie nationale.

Article 30 bis

Installations de télécommunication

Le concessionnaire peut installer des réseaux de télécommunication et de transmission dans l'emprise de la concession et les exploiter pour ses propres besoins d'exploitant d'infrastructures de transport.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunication, le concessionnaire est autorisé à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion du domaine public et pour une période n'excédant pas la durée de la présente concession, des droits relatifs à l'installation et l'exploitation de tels réseaux.

Article 31

Modifications de la réglementation technique

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

Article 32

Impôts et taxes

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

Article 33

Cautionnement

Aucun cautionnement ne sera constitué par le concessionnaire.

Article 33 bis

Provisions pour entretien et grosses réparations

Afin de garantir la remise en bon état des ouvrages de la concession à la date d'expiration de la concession, le concessionnaire établit un plan pluriannuel d'entretien et de grosses réparations jusqu'à la fin de la concession, et l'adresse annuellement au concédant pour approbation. Les provisions des sommes nécessaires correspondantes sont constituées annuellement.

Ces provisions pour entretien et grosses réparations sont utilisées au fur et à mesure de la réalisation des travaux conformément au plan pluriannuel d'entretien et de grosses réparations approuvé par le concédant.

Article 34

Comptes rendus d'exécution de la concession et informations transmises au concédant

34.1. Les bilans et comptes annuels du concessionnaire sont établis selon la réglementation comptable en vigueur.

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

- a) Un plan de financement ;
- b) Un compte de résultat ;
- c) Un plan de trésorerie ;
- d) L'évolution des fonds propres et de la dette ;
- e) Les soldes intermédiaires de gestion et ratios financiers suivants :
 - excédent brut d'exploitation ;
 - capacité d'autofinancement/investissement hors taxes ;
 - fonds propres/dettes financières ;
 - dettes financières/capacité d'autofinancement ;
 - ratio de couverture de la dette glissant sur 15 ans ;
 - fonds propres/investissements hors taxes ;
 - résultat net/chiffres d'affaires ;
 - comptes de provision des entretiens et grosses réparations.

Chacun de ces états est détaillé année après année. L'étude comprend l'ensemble des hypothèses retenues. Le concédant peut demander au concessionnaire toute information complémentaire.

34.3. Le concessionnaire communique chaque année, au plus tard le 1^{er} juillet, au ministre chargé de la voirie nationale, au ministre chargé de l'économie et au ministre chargé du budget les documents suivants :

- a) Le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- b) Le compte rendu d'exécution de la concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation, y compris sur la qualité du service et les opérations de maintenance et d'entretien par opération ;
- c) Le programme des investissements à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération ;
- d) Le plan pluriannuel d'entretien et de grosses réparations jusqu'à la fin de la concession ;
- e) Le bilan annuel de l'utilisation des provisions mentionnées à l'article 33 bis du présent cahier des charges ou la justification de leur report.

34.4. Le concédant peut demander au concessionnaire toute information complémentaire sur le compte rendu de l'exécution de la concession.

TITRE V

DUREE DE LA CONCESSION ET MESURES COERCITIVES

Article 35

Durée de la concession

La concession prend fin le 17 novembre 2031.

Article 36

Effets de l'expiration de la concession

36.1. Les biens de retour.

A l'expiration du délai résultant des dispositions de l'article 35 ci-dessus et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouve subrogé dans tous les droits du concessionnaire afférents à la concession. Il entre immédiatement, et sous réserve des dispositions du 4 de l'article 36, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, toutes les nouvelles recettes de la concession lui reviennent.

36.2. Les biens de reprise.

Les biens de reprise que l'Etat décide d'acquérir sont repris sur la base de leur valeur nette comptable augmentée éventuellement d'une survalueur estimée à dire d'expert.

Toutefois, lorsque l'Etat décide d'acquérir des stocks et approvisionnements, ces biens sont repris à leur valeur nette comptable.

36.3. Les provisions pour entretien et grosses réparations constituées conformément aux dispositions de l'article 33 bis du présent cahier des charges et qui n'ont pas été utilisées sont restituées à l'Etat.

36.4. Le concessionnaire est tenu de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien.

Sept ans avant l'expiration de la concession, le concédant établit, après concertation avec le concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts le programme pluriannuel d'entretien et de renouvellement pour les cinq dernières années de la concession qui s'avère nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la concession en bon état d'entretien. Le programme comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants et des provisions à constituer en conséquence. Il est assorti du programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la concession au concédant.

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

En cas d'inexécution totale ou partielle, les sommes actualisées correspondant aux travaux non réalisés mais provisionnés sur la période sont versées par le concessionnaire à l'Etat dans un délai de deux mois suivant l'expiration de la concession.

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

Article 37

Partage des fruits de la concession

A l'expiration de la concession, la trésorerie nette éventuellement disponible à l'actif de la concession (sommes non employées du fonds de réserve incluses) après le règlement de toutes les dettes, incluant notamment la restitution à l'Etat, en application du 3 de l'article 36, des provisions pour entretien et grosses réparations non utilisées, le versement à l'Etat des sommes restant dues en application de l'avant-dernier alinéa du 4 de l'article 36 et après intégration

déduction de la trésorerie nette du pont de Tancarville, est répartie entre l'Etat et le concessionnaire selon les modalités suivantes :

- jusqu'au montant de 82 M€, la trésorerie nette est partagée par moitié entre l'Etat et le concessionnaire ;
- la part de trésorerie excédant ce montant de 82 M€ est partagée entre l'Etat et le concessionnaire à hauteur de 70 % et 30 % respectivement.

Article 38

Mesures coercitives

38.1. Le concédant peut imposer au concessionnaire, après une mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par cette mise en demeure et après l'avoir mis en mesure de présenter ses observations, le versement d'une pénalité pour tout manquement à l'une quelconque de ses obligations.

La mise en demeure est adressée par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut prendre la forme d'une lettre remise au concessionnaire contre récépissé doublée d'une télécopie. Elle fixe le délai imparti au concessionnaire pour remédier au manquement. Le délai ne peut, sauf cas d'urgence dûment motivé, être inférieur à trente jours et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier. Elle indique le montant de la pénalité encourue pour chaque jour de retard et pour chaque manquement considéré.

Le montant de la pénalité infligée est fixé en fonction tant du retard constaté entre la date d'expiration du délai imparti par la mise en demeure et la réalisation satisfaisante par le concessionnaire de l'obligation considérée. Le montant de la pénalité encourue pour chaque jour de retard et chaque manquement considéré est indiqué dans la mise en demeure en fonction de la gravité du manquement et des circonstances.

Le montant de la pénalité par jour de retard ne peut être supérieur à 5 000 euros, sauf dispositions particulières prévues aux 2 et 4 du présent article 38. Ce plafond est actualisé par application d'un coefficient K1, où $K1 = TPn/TPo$, TPo étant la valeur pour le mois de juin 2010 de l'index TP01 et TPn la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée. Le montant cumulé, exprimé en valeur juin 2010, des pénalités versées sur une année au titre du présent paragraphe ne peut excéder la somme de 350 000 euros, plafond actualisé par application du coefficient K1.

La pénalité infligée est payée par le concessionnaire au concédant dans le délai d'un mois à compter de la notification de la pénalité et porte de plein droit, en l'absence de paiement dans ce délai, intérêts au taux légal. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Aucune mise en demeure préalable n'est requise pour l'application des pénalités prévues aux 2 et 4 du présent article 38, ainsi que pour l'application du 3 de l'article 38, sous réserve des dispositions de l'article 25.

38.2. En cas d'interruption totale ou partielle de la circulation en méconnaissance des dispositions des articles 13 à 15 du présent cahier des charges, le concédant peut imposer au concessionnaire le versement d'une pénalité d'un montant au plus égal à 20 000 euros valeur juin 2010 actualisé sur l'index TP01 par jour d'interruption (divisible par heures) calculée à compter de la première heure d'interruption de la circulation après le moment où le concessionnaire aurait dû avoir rétabli la continuité de la circulation jusqu'à l'heure de son rétablissement.

Le montant cumulé, exprimé en valeur juin 2010, des pénalités versées sur une année au titre du 2 du présent article 38 ne peut pas excéder 650 000 euros, plafond actualisé sur l'index TP01.

38.3. En cas de non-respect par le concessionnaire des obligations résultant des dispositions de l'article 25 du présent cahier des charges et après information du concessionnaire par lettre motivée du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie, les tarifs applicables jusqu'à la

prochaine échéance d'augmentation sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre chargé de l'économie.

Ces dispositions s'appliquent notamment dans les cas suivants :

- mise en application des tarifs par le concessionnaire en méconnaissance de la procédure de transmission préalable aux ministres intéressés ;
- mise en application par le concessionnaire de tarifs différents de ceux qui ont été transmis aux ministres intéressés ;
- non-respect par le concessionnaire des règles de fixation des tarifs prévues à l'article 25.

38.4. En cas de non-respect par le concessionnaire des dispositions des articles 20 et 34 du présent cahier des charges, le concédant peut imposer au concessionnaire le versement, par jour de retard au-delà des dates de production des informations telles que prévues à l'article 34 ou, à défaut, de la date fixée par le concédant, d'une pénalité d'un montant de 5 000 euros valeur juin 2010, actualisée sur l'index TP01.

Ce montant est actualisé sur l'index TP01 par jour de retard calculé à compter de la date prévue au présent cahier des charges ou, à défaut, à compter de la date fixée par le concédant.

Le montant cumulé, exprimé en valeur juin 2010, des pénalités versées sur une même année au titre du 4 du présent article 38 ne peut excéder la somme de 650 000 euros, plafond actualisé sur l'index TP01.

38.5. Lorsque les objectifs de performance tels que définis au 3 de l'article 13 ne sont pas atteints, le concédant peut, de plein droit et sans mise en demeure préalable, imposer au concessionnaire le versement d'une pénalité dont le montant est ainsi déterminé :

$$P = 10\,000 \text{ €} \times N \times K$$

où N est le nombre d'unités de base de pénalités associé à chaque objectif de performance pour l'année civile qui précède la date d'anniversaire de l'entrée en vigueur des obligations relatives aux objectifs de performance et $K = TP_n/TP_0$, TP_0 étant la valeur pour le mois de juin 2010 de l'index TP01 et TP_n la valeur de ce même index au quatrième mois précédant la date d'échéance de la mise en demeure considérée.

Le montant cumulé des pénalités versées sur une année d'exploitation pour non-respect des objectifs de performance ne peut excéder la somme de 200 000 euros.

Article 39

Déchéance

39.1. Faute de pourvoir à la reprise des services s'ils venaient à être interrompus ou de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, le concessionnaire encourt la déchéance.

La déchéance n'est pas encourue dans le cas où le concessionnaire a été mis dans l'impossibilité de remplir ses engagements par des circonstances de force majeure dûment constatées.

La déchéance est prononcée par décret en Conseil d'Etat, sur le rapport du ministre chargé de la voirie nationale, dans les conditions et selon les modalités prévues aux 2 et 3 du présent article 39.

Les dispositions prévues au 3 de l'article 36 s'appliquent dès le prononcé de la déchéance.

39.2. Lorsque le concédant estime réunies les conditions de la déchéance, après avoir éventuellement mis en œuvre les dispositions de l'article 38, il adresse une mise en demeure au concessionnaire lui enjoignant de remédier au(x) manquement(s) dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception de la mise en demeure. Il en transmet copie au représentant des établissements financiers créanciers mentionné au 3 du présent article 39. Si, à l'expiration du délai imparti, le concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, le concédant peut, après avoir mis le concessionnaire en mesure de présenter ses observations, décider de prononcer la déchéance. Le concédant qui a l'intention de prononcer la déchéance en informe préalablement les établissements financiers créanciers du concessionnaire par notification écrite.

39.3. Les établissements financiers créanciers du concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet et dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, disposent de deux mois à compter de la notification mentionnée au 2 du présent article 39 pour proposer au concédant une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat de concession. En l'absence de toute proposition dans le délai ou si le concédant refuse de donner son accord à la substitution proposée en raison de garanties techniques et financières insuffisantes, la mesure de déchéance peut être prononcée. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 38 du cahier des charges, le concédant prend toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la continuité de l'exploitation aux frais et risques du concessionnaire.

39.4. En cas de déchéance, il est procédé, dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, à la réattribution du contrat de concession, sans modification substantielle du contrat.

Pour les besoins de la procédure de réattribution, le ministre chargé de la voirie nationale fixe, le concessionnaire entendu, le montant de la mise à prix sur la base d'une estimation, à la date de la déchéance, de la somme des excédents bruts d'exploitation escomptés jusqu'à la fin de la concession, diminués des impôts dus par le concessionnaire et des investissements de renouvellement prévus jusqu'à la fin de la concession. Cette estimation est actualisée pour la durée restant à courir du contrat de concession par application du taux d'actualisation du marché pour des conventions de même nature, éventuellement fixé après expertise diligentée par le concédant. Les excédents bruts d'exploitation sont déterminés par le concédant, à partir d'un modèle d'évolution du trafic et des recettes unitaires, prenant en compte les données historiques de la concession jusqu'au prononcé de la déchéance. Cette évaluation est effectuée au vu de la proposition du concessionnaire et, le cas échéant, après expertise diligentée par le concédant. Le montant de la mise à prix est majoré, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire déchu.

Le concédant s'assure du libre jeu de la concurrence entre les candidats de manière à permettre le déroulement de la procédure de réattribution dans les meilleures conditions, notamment en laissant un délai raisonnable aux candidats. A cette fin, si le déroulement de la procédure ou son environnement concurrentiel paraît insuffisant, le concédant peut saisir pour avis l'Autorité de la concurrence en application de l'article L. 462-1 du code de commerce. Le nouveau concessionnaire est celui des candidats admis à présenter une offre et dont l'offre financière est la plus haute, toutes choses équivalentes par ailleurs.

Si aucune offre n'a été proposée ou n'est acceptable par le concédant en raison de conditions nouvelles entourant cette offre, la procédure est renouvelée sans mise à prix.

39.5. Le produit de la réattribution du contrat est versé par le nouveau concessionnaire au concédant, sans délai à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention et le cahier des charges. Le concédant verse au concessionnaire déchu, dans un délai de trois mois de la publication du décret en Conseil d'Etat approuvant la convention passée avec un nouveau concessionnaire, une indemnité égale au produit de la réattribution, déduction faite, sur justifications, des frais supportés par le concédant, afférents notamment à l'attribution de la nouvelle concession. L'indemnité est augmentée, le cas échéant, du montant de la TVA ayant grevé les biens remis au concédant, qui reste à reverser au Trésor.

Dans le cas d'une procédure de mise à prix déclarée fructueuse, le concédant peut, au titre de la réparation des préjudices qu'il a subis du fait de la carence fautive du concessionnaire, diminuer l'indemnité d'un montant qu'il détermine, sans qu'il puisse excéder 25 % du produit de la réattribution.

39.6. En l'absence de tout versement par un nouveau concessionnaire, le concessionnaire est déchu de ses droits sans aucune indemnité.

TITRE VI DISPOSITIONS DIVERSES

Article 40 *Contrôle*

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

Le personnel chargé de ce contrôle aura à tout moment accès aux chantiers, à l'ouvrage et aux bureaux du concessionnaire.

Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire exercera ou fera exercer un contrôle des travaux dont les opérations seront rassemblées dans les documents de contrôle.

Article 41

Cession de la concession

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

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

Faute pour le concessionnaire de se conformer aux dispositions du présent article, il encourra la déchéance de la concession.

Article 42

Sans objet.

Article 43

Election de domicile

Le concessionnaire doit faire élection de domicile dans le département de la Seine-Maritime.

Article 44

Frais de publication et d'impression

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

Article 45

Annexes

Les pièces suivantes sont annexées au présent cahier des charges :

- 1) Plan de situation au 1/200 000 ;
- 2) Tracé en plan au 1/10 000 ;
- 3) Profil en long ;
- 4) Elévation et profils en travers types ;
- 5) Pylônes ;
- 6) Echangeurs ;
- 7) Sans objet ;
- 8) Instructions applicables au projet et à sa réalisation ;
- 9) Plan de financement.

Annexe PR : programme de travaux à réaliser avant le 31 décembre 2013.

Les nouvelles annexes au cahier des charges pourront être consultées au ministère chargé de la voirie nationale, Arche de la Défense, paroi sud, Paris-La Défense.

ANNEXE 9

Pont de Normandie

Plan de financement

(valeur en milliers de francs janvier 1985)

	TOTAL	1988	1989	1990	1991	1992
Coût actualisé.....	1 294 300	59 080	245 760	383 390	398 730	207 340
Intérêts intercalaires.....	95 696	0	1 967	17 040	41 927	34 782
Total annuel.....		59 080	247 727	400 430	440 657	242 102
Total cumulé.....	1 389 996	59 080	306 807	707 237	1 147 894	1 389 996

Les pièces suivantes sont annexées au présent cahier des charges à compter du premier avenant au présent contrat de concession :

Annexe A

- A1) Plan de situation au 1/200 000
- A2) Tracé en plan au 1/10 000.
- A3) Profil en long.
- A4) Elévation et profils en travers types.
- A5) Echanges, pylônes, limites de concession.
- A6) Centre d'entretien et aires annexes : sans objet.
- A7) Rétablissement, convois exceptionnels, autres servitudes.
- A8) Instructions applicables au projet et à sa réalisation.
- A9) Programme de travaux de remise à niveau de la RN 1029.
- A10) Objectifs particuliers de qualité de service.
- A11) Echancier de constitution du fonds de réserve.

Annexe B

Données événementielles liées à la sécurité routière.

Annexe C

Echancier du programme de gros entretien et de renouvellement destiné à la mise en œuvre du mécanisme prévu à l'article 9 bis.

Les nouvelles annexes au cahier des charges peuvent être consultées au ministère chargé de la voirie nationale, Tour Séquoia, 1 place Carpeaux, Paris-La Défense.

Annexe C: Echancier du programme de gros entretien et de renouvellement destiné à la mise en œuvre du mécanisme prévu à l'article 9 bis

A la date du troisième avenant, le programme de travaux de remise en état prévus en application de l'article 36 est le suivant :

Pont de Normandie	Montant en millions d'euros TTC
Remplacement de haubans	15,40
Renouvellement des couches de roulement (hors et sur ouvrages)	14,33
Instrumentation - surveillance	6,69
Remplacement de câbles de précontrainte extérieure	6,37
Remise en peinture anticorrosion	2,45
Remplacement des postes de transformation HT	1,13
Remplacement de l'éclairage public (technologie LED)	1,9
Remplacement de la protection cathodique des OA3 et OA4	0,67
Autres (équipements de sécurité, joints de chaussées, réfections locales,...)	6,22
Totaux	55,16

L'échéancier annuel de ces travaux est le suivant :

Années	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL 2020-2027
TOTAL en € TTC	8 040 385	7 951 623	6 458 244	17 566 553	5 594 356	4 557 853	4 693 933	299 080	55 162 027

Cet échéancier est la référence à prendre en compte pour la mise en œuvre du mécanisme prévu à l'article 9 bis.