

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

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

**Décret n° 2010-1699 du 29 décembre 2010 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest pour la concession des aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir et le cahier des charges annexé à cette convention**

NOR : DEVA1030457D

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 règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ;

Vu le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes 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, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 ;

Vu la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services ;

Vu le code civil, notamment son article 1382 ;

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

Vu le code du domaine de l'Etat, notamment son article R. 57-4 ;

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 impôts, notamment ses articles 1609 *quatervicies* et 1609 *quatervicies* A ainsi que l'article 210-II de son annexe 2 ;

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

Vu le code du travail, notamment son article L. 1224-1 ;

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

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 la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, notamment son article 155 ;

Vu la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, notamment son article 52 ;

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 le décret n° 2007-69 du 19 janvier 2007 pris pour l'application au nouvel aérodrome destiné à desservir le Grand Ouest des dispositions de l'article 155 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

Vu le décret du 9 février 2008 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport pour le Grand Ouest - Notre-Dame-des-Landes et de sa desserte routière et emportant approbation des nouvelles dispositions des plans locaux d'urbanisme des communes de Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Notre-Dame-des-Landes, Treillières, Vigneux-de-Bretagne dans le département de la Loire-Atlantique ;

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

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Sont approuvés :

1° La convention de concession passée entre l'Etat et la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest portant, d'une part, pour l'aérodrome de Notre-Dame-des-Landes, sur la conception, le financement, les acquisitions foncières, la construction, la mise en service ainsi que sur la mise en œuvre du plan de gestion agroenvironnemental, du droit de délaissement et des mesures d'accompagnement territorial (améliorations et rétablissements de voirie) prévues et, d'autre part, pour les aérodromes de Nantes-Atlantique, Saint-Nazaire - Montoir et Notre-Dame-des-Landes, sur la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation ainsi que sur la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services ;

2° Le cahier des charges, y compris ses annexes.

**Art. 2.** – Un exemplaire du contrat de concession, du cahier des charges et de ses annexes est annexé au présent décret (1).

**Art. 3.** – 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 concessionnaire Aéroports du Grand Ouest.

**Art. 4.** – Pour l'application de l'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile, les aérodromes de Notre-Dame-des-Landes et Nantes-Atlantique sont considérés comme formant un aérodrome unique.

**Art. 5.** – La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, 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, 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.

Fait le 29 décembre 2010.

FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

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

*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

*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, à Paris (15<sup>e</sup>), ou de la direction départementale des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique, 10, boulevard Gaston-Serpette, à Nantes.

CAHIER DES CHARGES RELATIF À LA CONCESSION DES AÉRODROMES  
DE NOTRE-DAME-DES-LANDES, NANTES-ATLANTIQUE ET SAINT-NAZAIRE - MONTOIR

## TITRE I<sup>er</sup>. – OBJET, NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DE LA CONCESSION

Article 1<sup>er</sup>. – Objet de la concession

Article 1<sup>er</sup>.A. – Identification du concessionnaire

Article 1<sup>er</sup>.B. – Suivi de la concession

Article 2. – Assiette de la concession

Article 3. – Constitution de droits réels au profit du concessionnaire

Article 4. – Contrats ou engagements conclus antérieurement à l'entrée en vigueur de la concession et régime du personnel

## **TITRE II. – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA MISE EN SERVICE DE L'AÉRODROME DE NOTRE-DAME-DES-LANDES**

Article 4.A. – Principes généraux

Article 4.B. – Acquisitions foncières

Article 4.C. – Droits réels sur l'aérodrome de NDDL

Article 4.D. – Calendrier de mise en service de l'aérodrome de NDDL

Article 4.E. – Caractéristiques techniques de l'ouvrage

Article 4.F. – Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire

Article 4.G. – Contrôle de l'exécution des opérations de conception, d'études et travaux

Article 4.H. – Procédures liées à l'achèvement de l'aérodrome de NDDL

Article 4.I. – Mise en œuvre du droit de délaissement

Article 4.J. – Programme d'insonorisation des logements riverains

Article 4.K. – Procédures liées à date de mise en service de l'aérodrome de NDDL

Article 4.L. – Installations mises à la disposition des services de l'Etat

Article 4.M. – Dispositions financières

Article 4.N. – Dénomination de l'aérodrome de NDDL

Article 4.O. – Propriété intellectuelle sur l'œuvre architecturale

## **TITRE III. – CADRE GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION**

Article 5. – Qualité d'exploitant et principes généraux relatifs à l'exploitation

Article 6. – Coordination et partage d'informations

Article 7. – Ouverture à la circulation aérienne

Article 8. – Services de navigation aérienne

Article 9. – Consignes d'exploitation et horaires d'ouverture

Article 10. – Contrats confiant certaines missions du concessionnaire à des tiers

Article 11. – Actes juridiques du concessionnaire

Article 12. – Délivrance d'actes constitutifs de droits réels

## **TITRE IV. – MODALITÉS D'EXPLOITATION**

CHAPITRE I<sup>er</sup>. – Services rendus aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs

Article 13. – Affectation des transporteurs aériens

Article 14. – Allocation des installations et matériels aéroportuaires aux usagers

Article 15. – Locaux d'exploitation

Article 16. – Assistance en escale

Article 17. – Exploitation des aires aéronautiques

Article 18. – Présentation des perspectives à moyen et long terme

CHAPITRE II. – Services rendus aux autres entreprises

Article 19. – Accès

Article 20. – Entreprises d'assistance en escale

Article 21. – Entreprises de fret et de poste

Article 22. – Opérateurs de transports publics

CHAPITRE III. – Services rendus aux passagers et au public

Article 23. – Accès et circulation sur l'aérodrome

Article 24. – Accueil de certaines catégories de passagers

Article 25. – Services de santé

Article 26. – Information des passagers et du public

Article 27. – Enquêtes auprès des passagers

Article 28. – Retards importants

CHAPITRE IV. – Participation aux missions de police administrative

Article 29. – Information des services de l'Etat sur les perturbations d'exploitation

- Article 30. – Autorisations d'activité dans les emprises aéroportuaires
- Article 31. – Dispositions particulières relatives à la sûreté
- Article 32. – Application de la réglementation sur l'assistance en escale
- Article 33. – Contrôle de l'application de la réglementation sur les créneaux horaires
- Article 34. – Contrôle de l'application des restrictions d'exploitation
- Article 35. – Application de la réglementation sur les servitudes
- Article 36. – Police de l'exploitation de l'aérodrome
- Article 37. – Police de la conservation
- Article 38. – Sécurité générale
- Article 39. – Application de la réglementation sanitaire

#### 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
- Article 41. – Accès aux installations aéroportuaires
- Article 42. – Prestataire de services de navigation aérienne
- Article 43. – Services de l'Etat en charge de l'urbanisme, de la construction et de la protection de l'environnement
- Article 44. – Météo-France
- Article 45. – Administrations chargées des contrôles aux frontières et de la sécurité publique
- Article 46. – Affaires étrangères
- Article 47. – Autres administrations de l'Etat
- Article 48. – Conditions d'occupation d'autres locaux et parcs de stationnement
- Article 49. – Retrait de certains terrains
- Article 50. – Plans de secours

#### CHAPITRE VI. – Qualité de service

- Article 51. – Amélioration et contrôle de la qualité
- Article 52. – Mesure de la qualité
- Article 53. – Réclamations et observations des usagers

### TITRE V. – INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

- Article 54. – Certification environnementale
- Article 55. – Information du public sur les impacts environnementaux
- Article 56. – Information mutuelle du concessionnaire et des transporteurs aériens
- Article 57. – Application de la réglementation environnementale

### TITRE VI. – DISPOSITIONS RELATIVES AUX TERRAINS ET AUX INFRASTRUCTURES

- Article 58. – Développement des aérodromes et plans de servitudes
- Article 59. – Investissements imposés par le ministre chargé de l'aviation civile
- Article 60. – Régime des travaux
- Article 61. – Dossiers d'investissement
- Article 62. – Marchés de travaux du concessionnaire
- Article 63. – Occupation de biens immobiliers
- Article 64. – Equipements non liés au service public aéroportuaire
- Article 65. – Droits et obligations du concessionnaire au regard de l'utilité publique
- Article 66. – Capacité des infrastructures aéroportuaires

### TITRE VII. – RÉGIME FINANCIER

- Article 67. – Ressources de la concession
- Article 68. – Redevance domaniale et retour à meilleure fortune
- Article 69. – Impôts et taxes
- Article 70. – Garanties bancaires
- Article 71. – Comptabilité des activités concédées
- Article 72. – Comptabilité analytique
- Article 73. – Obligation d'assurance
- Article 74. – Imprévision, force majeure et nouvelle réglementation

### TITRE VIII. – INFORMATIONS À FOURNIR ET MODALITÉS DE CONTRÔLE DE L'ÉTAT

- Article 75. – Informations à fournir

Article 76. – Modalités de contrôle de l'administration

## **TITRE IX. – MESURES CONSERVATOIRES ET PÉNALITÉS FINANCIÈRES**

Article 77. – Pénalités

Article 78. – Mesures conservatoires en phase de construction et d'exploitation

## **TITRE X. – EXPIRATION DU CONTRAT**

Article 79. – Durée de la concession

Article 80. – Renonciation au bénéfice de la concession

Article 81. – Résiliation et rachat de la concession

Article 82. – Déchéance

Article 83. – Reprise des biens

Article 84. – Reprise des engagements juridiques du concessionnaire

Article 85. – Règlement des comptes de la concession

Article 86. – Dispositions particulières relatives à la taxe sur la valeur ajoutée

## **TITRE XI. – DISPOSITIONS DIVERSES**

Article 87. – Intérêts de retard

Article 88. – Aérodromes secondaires

Article 89. – Politique en faveur de l'insertion professionnelle

Article 90. – Gratuité des informations

Article 91. – Cession de la concession

Article 92. – Clause de paysage

Article 93. – Election de domicile

Article 94. – Conciliation

Article 95. – Jugement des contestations

Article 96. – Frais de publication, d'impression et d'enregistrement

Article 97. – Ordre de priorité des pièces

### TITRE I<sup>er</sup>

#### **OBJET, NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DE LA CONCESSION**

##### Article 1<sup>er</sup>

###### *Objet de la concession*

###### I. – La concession porte :

D'une part, en ce qui concerne l'aérodrome de Notre-Dame-des-Landes (« NDDL »), sur la conception, le financement, les acquisitions foncières, la construction, la mise en service ainsi que la mise en œuvre du plan de gestion agro-environnemental, du droit de délaissement et des mesures d'accompagnement territorial (améliorations et rétablissements de voirie) prévues ;

D'autre part, en ce qui concerne les aérodromes de Nantes-Atlantique (« NA »), Saint-Nazaire - Montoir (« SN ») et Notre-Dame-des-Landes, sur la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services.

Pour NA et SN, la présente concession prend effet au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Le concessionnaire assure 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 qui lui sont spécifiquement applicables l'exploitation des aérodromes mentionnés ci-dessus.

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 cocontractants appliquent le même principe.

Le concessionnaire assure l'aménagement et le développement des aérodromes dont il a la charge de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs. Il réalise les investissements nécessaires à cet effet.

II. – Le concessionnaire exerce l'ensemble des activités relevant de la concession à ses frais, risques et périls conformément aux dispositions de la présente convention et du cahier des charges annexé.

Des protocoles destinés à préciser certaines mesures techniques d'exécution de la concession sont conclus, s'il y a lieu, entre le concessionnaire et, selon le cas, le directeur de l'aviation civile ou le prestataire de services de navigation aérienne.

## Article 1.A

*Identification du concessionnaire*

I. – Le concessionnaire est constitué sous la forme d'une société dédiée, de droit français, dont l'objet social est strictement limité à l'exécution de la concession. Un engagement de stabilité de l'actionnariat figure en annexe 1.

Le concessionnaire remet au concédant une copie conforme de ses statuts et du pacte régissant les relations entre ses actionnaires dans les dix (10) jours qui suivent l'entrée en vigueur du contrat de concession. Il communique toute modification des statuts dans un délai de deux mois à compter de ladite modification.

II. – Toute modification de l'objet social du concessionnaire tel que décrit dans ses statuts et toute prise de participation dans une société tierce requièrent l'approbation préalable de l'Etat.

III. – Les actionnaires de la société *ad hoc* s'engagent, dans le cadre des présentes, à :

- respecter les dispositions de l'annexe 1 relative à l'engagement de répartition et de stabilité de l'actionnariat de la société concessionnaire ;
- respecter les dispositions des annexes 14 et 15 relatives aux garanties financières et garanties des actionnaires.

## Article 1.B

*Suivi de la concession*

Il est créé un comité de suivi de la concession associant les collectivités locales partenaires.

## Article 2

*Assiette de la concession*

I. – Les biens meubles ou immeubles mis à disposition du concessionnaire par l'Etat et ceux acquis ou réalisés par le concessionnaire se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres sur chacun des sites confiés au concessionnaire.

Ils sont définis de la façon suivante :

a) Biens de retour :

Tous les biens financés par le concessionnaire avec les ressources de la concession ou mis à disposition par l'Etat sont des biens de retour.

Ils se composent :

- de l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers mis à la disposition du concessionnaire par l'Etat ;
- des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, réseaux et droits de propriété intellectuelle y afférents nécessaires ou utiles à l'exploitation de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire ;
- des biens mobiliers nécessaires à l'exploitation de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire.

Sous réserve des dispositions de l'article 3, ces biens appartiennent à l'Etat au fur et à mesure de leur acquisition ou de leur réalisation, 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 la fin de celle-ci.

En fin de concession et sans préjudice de l'article 4.K (II), ils reviennent obligatoirement à l'Etat dans les conditions prévues, selon les cas, aux articles 81, 82 (VIII) et 83 du présent cahier des charges.

b) Biens de reprise :

Ils se composent des biens acquis ou réalisés par le concessionnaire avec d'autres ressources que celles de la concession et qui sont toutefois considérés comme utiles à l'exploitation du service.

Ces biens sont, le cas échéant, repris par l'Etat en fin de concession à sa demande et dans les conditions prévues par l'article 83 du présent cahier des charges, si l'Etat estime qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la concession. Ces biens appartiennent au concessionnaire tant que l'Etat n'a pas usé de son droit de reprise.

c) Biens propres :

Ils se composent des biens non financés par les ressources de la concession et qui ne sont grevés d'aucune clause de retour ou de reprise. Les biens propres sont librement cessibles par le concessionnaire au prix qu'il détermine librement.

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 ces biens.

II. – Dans les conditions définies par le présent cahier des charges, l'Etat remet au concessionnaire les terrains et ouvrages en sa possession qui sont nécessaires à la réalisation de l'objet de la concession défini à l'article 1<sup>er</sup>. 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.

Le concessionnaire fait son affaire de l'acquisition des autres terrains nécessaires à l'implantation et au développement des aéroports.

L'inventaire initial des biens, classés par site dans les trois catégories mentionnées au I, figure en annexe 2. Cette annexe est mise à jour à la suite d'un constat contradictoire, dans un délai maximal de six (6) mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

L'annexe 3 comporte les états descriptifs des terrains et tous les plans nécessaires à leur délimitation, notamment un bornage et un plan cadastral. Cette annexe est mise à jour à la suite d'un constat contradictoire, dans un délai maximal de six (6) mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Les biens de retour mis initialement à la disposition du concessionnaire font l'objet de procès-verbaux de mise à disposition par site, dressés contradictoirement entre l'Etat et le concessionnaire, aux frais de ce dernier dans un délai maximal de six (6) mois à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat. Par ces procès-verbaux, le concessionnaire reconnaît avoir une parfaite connaissance des biens qui sont mis à sa disposition et renonce à toute réclamation envers l'Etat à ce sujet.

III. – Des investissements ont été prévus sur l'aéroport de NA préalablement à la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, à savoir un parking de mille places pour deux (2) millions d'euros HT et le renforcement des accotements de la piste pour mise en conformité CHEA pour un million six cent mille (1 600 000) euros HT. Leur financement incombe au délégataire précédent. En cas de défaillance de celui-ci, le concédant supporte la différence entre le coût prévu ci-dessus et les versements effectués par le délégataire précédent tels que constatés à la date de l'inventaire des biens mis à jour dans les conditions prévues au II. La subvention prévue à l'article 4.M(b) est ajustée en conséquence. Le concessionnaire fait son affaire de la réalisation des ouvrages. Il supporte tout coût excédant les montants mentionnés ci-dessus.

IV. – Le concessionnaire communique au ministre chargé de l'aviation civile, dans les six mois suivant la clôture de chaque exercice la liste actualisée, pour chacun des aéroports, des biens de retour et de reprise mentionnés au I et de leur valeur (valeur d'acquisition, valeur nette comptable en fin d'exercice, valeurs nettes comptables prévisionnelles à la fin du contrat avec et sans les éventuels amortissements de caducité ou, pour les biens du site de NA, à la date de libération du site de NA).

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires par l'Etat à l'identification des biens y sont annexés. Ils sont établis aux frais du concessionnaire.

Pour ce qui concerne les terrains, les documents mentionnés au II font l'objet d'une actualisation, aux frais du concessionnaire, à chaque mutation foncière et sont communiqués au ministre chargé de l'aviation civile.

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

V. – Le concessionnaire peut, sous réserve des pouvoirs conférés par la loi aux services de l'Etat, après autorisation expresse du ministre chargé de l'aviation civile, aliéner les biens de retour qui ne seraient plus nécessaires à la concession, à l'exception des biens de NA et de ceux du domaine public. Le produit de ces cessions est affecté à la concession.

### Article 3

#### *Constitution de droits réels au profit du concessionnaire*

La concession donne lieu à la constitution de droits réels dans les conditions prévues par le code général de la propriété des personnes publiques et du code du domaine de l'Etat. Les biens suivants ne peuvent faire l'objet, en tout ou partie, d'un droit réel que sur décision expresse du ministre chargé de l'aviation civile : pistes, voies de circulation et aires de stationnement destinées aux aéronefs, aérogares destinés aux passagers et autres installations directement nécessaires, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs.

En tout état de cause, les droits réels attachés à la concession ne peuvent être de nature à entraver l'exécution du service public, ni avoir une durée excédant le terme de la concession.

### Article 4

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

I. – A l'entrée en vigueur de la concession, le concessionnaire est substitué au précédent délégataire dans l'exercice des droits et obligations de ce dernier au regard des personnes qui seraient titulaires de marchés, sous-traités, locations, autorisations ou permissions d'occupation sur les éléments de la concession. Toutefois, dans le respect des règles de mise en concurrence applicables, le concessionnaire est libre, à l'arrivée du terme de ces contrats, d'organiser une consultation pour sélectionner les offres économiquement les plus avantageuses.

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 au présent cahier des charges (annexe 4). Cette annexe sera mise à jour dans un délai maximal de six (6) mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat.

## II. – Régime du personnel :

La liste nominative des agents employés par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes titulaire de la concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire - Montoir et affectés à cette concession à la date de son expiration est notifiée au concessionnaire le jour de la signature de la présente convention. Le cas échéant, cette liste distingue les agents de droit public et ceux de droit privé.

L'article L. 1224-1 du code du travail s'applique pour les agents de droit privé. Pour ces agents, le transfert des contrats intervient au plus tard à la date de début d'exploitation de NA et SN par le concessionnaire.

Les agents de droit public sont mis à la disposition du concessionnaire titulaire du présent contrat dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article 52 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009. La convention de mise à disposition des agents publics est portée en annexe 5.

III. – A compter de l'entrée en vigueur de la concession et sous réserve des dispositions du troisième alinéa ci-dessous, le concessionnaire est le bénéficiaire du produit de la taxe d'aéroport et, le cas échéant, de la majoration de la taxe d'aéroport affecté à la couverture des missions exercées, en application des articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports, sur les aéroports de NA et SN.

Dans un délai de quatre (4) mois suivant l'expiration de la concession précédente, son titulaire dresse, pour chacun des aérodromes NA et SN, un bilan financier de clôture des missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports, arrêté au 31 décembre 2010. Ce bilan retrace le solde de financement de ces missions et la valeur non amortie des investissements calculée une fois déduite la dotation linéaire aux amortissements. L'Etat dispose d'un délai de deux mois dès réception de ces bilans pour valider ce solde de financement et cette valeur des investissements et pour arrêter contradictoirement avec le délégataire précédent les bilans de clôture définitifs.

Si le solde de financement de l'aéroport de SN est négatif, l'Etat le rembourse au délégataire précédent dans un délai de trois mois à compter de l'établissement du bilan de clôture définitif, par affectation de la majoration de la taxe d'aéroport prévue à l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts.

Si le solde de financement de l'aéroport de NA est négatif, le concessionnaire dédommage à due concurrence le délégataire précédent dans un délai de trois (3) mois à compter de la date à laquelle il reçoit de ce dernier l'attestation de l'Etat validant ce solde.

Le solde de financement de l'aéroport de NA validé par l'Etat constitue, pour l'application de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts, la situation de financement du concessionnaire à l'entrée en vigueur de la concession.

La valeur non amortie des investissements réalisés sur les aéroports de NA et de SN dans le cadre des missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports, une fois déduits les soldes de financement s'ils sont positifs, fait l'objet de remboursements annuels au délégataire précédent par le concessionnaire au rythme des amortissements linéaires de l'année, ajustés du coût financier calculé par l'application d'un taux d'intérêt à la valeur nette comptable de l'investissement en fin d'année de l'exercice. Le taux d'intérêt est déterminé par la moyenne, sur l'année précédant l'exercice comptable de la mise en service, des taux d'échange constants sur dix ans (TEC10), publiés quotidiennement par le Trésor.

## TITRE II

### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA MISE EN SERVICE DE L'AÉRODROME DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

#### Article 4.A

##### *Principes généraux*

Le concessionnaire assure la conception et l'exécution de l'ensemble des études et des travaux de réalisation de l'aérodrome de NDDL conformément au présent cahier des charges.

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

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

Le concédant s'emploie à instruire avec diligence les demandes d'autorisation relevant de sa compétence, sur la base de dossiers complets transmis par le concessionnaire.

Le concessionnaire transmet à l'autorité de contrôle copie des demandes qu'il aura formulées et des réponses des autorités concernées.

Par exception, le concessionnaire ne sera pas tenu responsable en cas de retard dans l'obtention d'une autorisation administrative, en cas de refus de délivrance d'une autorisation administrative ou de recours intenté à l'encontre d'une autorisation administrative obtenue, s'il justifie que ces événements ne sont pas de son fait. Dans cette hypothèse, sur l'initiative du concessionnaire, les parties se concertent pour apprécier l'existence de conséquences préjudiciables pour le concessionnaire et, le cas échéant, limiter les conséquences préjudiciables pour le concessionnaire d'un des événements susvisés.

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. 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.

#### Article 4.B

##### *Acquisitions foncières*

L'emprise de l'aérodrome de NDDL, telle que prévue à la date d'entrée en vigueur de la concession, figure en annexe 6.

Le concessionnaire procède à l'acquisition des terrains et bâtis correspondants de telle sorte que cette emprise soit constituée au plus tard le 9 février 2018.

Les parcelles situées en limite des emprises aéroportuaires et routières et destinées à la réalisation du programme d'accompagnement territorial sont identifiées au stade de l'enquête parcellaire. Elles peuvent être acquises dans leur totalité par l'un des deux maîtres d'ouvrage, agissant selon le cas pour son propre compte ou pour le compte de l'autre maître d'ouvrage.

Sauf acquisitions amiables, le concessionnaire est chargé des opérations d'expropriation pour le compte de l'Etat. Le concessionnaire fait ses meilleurs efforts pour procéder à l'acquisition amiable des terrains nécessaires à la réalisation du programme d'accompagnement territorial situés hors du périmètre de la déclaration d'utilité publique du 9 février 2008.

Le concessionnaire ne sera pas tenu responsable en cas de retard ou de difficultés dans la mise en œuvre des acquisitions dont il a la charge dès lors qu'il justifie que ces retards ou difficultés ne sont pas de son fait. Dans ces hypothèses, sur l'initiative du concessionnaire, les parties se concertent pour apprécier l'existence de conséquences préjudiciables pour le concessionnaire et, le cas échéant, limiter les conséquences préjudiciables d'un des événements susvisés.

Les modalités d'acquisition et de remise des terrains appartenant au département de la Loire-Atlantique font l'objet d'une convention entre l'Etat et le département, qui est portée en annexe 7.

#### Article 4.C

##### *Droits réels sur l'aérodrome de NDDL*

Le concessionnaire bénéficie de plein droit, dans les conditions prévues par le code général de la propriété des personnes publiques et du code du domaine de l'Etat, de droits réels sur les ouvrages de la concession, à l'exception des biens énumérés à l'article 3 pour lesquels le bénéfice de droits réels est subordonné à une décision expresse du ministre chargé de l'aviation civile.

#### Article 4.D

##### *Calendrier de mise en service de l'aérodrome de NDDL*

I. – La mise en service de NDDL au bénéfice de l'ensemble des usagers intervient :

1<sup>o</sup> Soit à l'expiration d'une période de quatre-vingt-un (81) mois après l'entrée en vigueur du présent contrat ;

2<sup>o</sup> Soit à une date ultérieure fixée d'un commun accord entre les parties, si celles-ci se réunissent à cet effet avant le terme d'une période de trois ans et six mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession ;

3<sup>o</sup> Soit à une autre date fixée par le concédant sans qu'elle puisse excéder de plus de douze (12) mois la date prévue au 1 ci-dessus, si le concessionnaire en fait la demande avant le terme d'une période de trois ans et six mois à compter de l'entrée en vigueur du contrat de concession.

Dans cette dernière hypothèse, le concessionnaire déclare, avant la date prévisionnelle initiale de bouclage des contrats de financement telle que prévue au *a* de l'article 4.M, un report de la date de mise en service de NDDL telle que prévue au 1 du I du présent article. Le concessionnaire accompagne sa déclaration d'un mémoire indiquant les motifs de la demande de report.

Pendant la période du report de la date de mise en service de NDDL en application du 3 du I du présent article, la redevance versée par le concessionnaire en application du II de l'article 68 est portée à 12 % du chiffre d'affaires annuel (hors taxes et hors missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports) des aéroports de NA et SN.

Dans tous les cas, le concessionnaire informe le concédant de son intention de procéder à la mise en service de NDDL, trois mois avant la date effective qu'il envisage pour cette opération. Les parties, en concertation avec l'ensemble des tiers intéressés, notamment le prestataire de services de navigation aérienne, arrêtent la date effective de la mise en service en prenant en compte les contraintes des tiers. La date retenue ne peut être différée par rapport à la date envisagée par le concessionnaire de plus de trente (30) jours. Ce différé, dans la limite des trente jours, ne donne lieu à aucune redevance, ni pénalité, ni indemnité, ni mesure coercitive.

II. – 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 la date de mise en service de l'aérodrome de NDDL figure à l'annexe 9.

III. – Le concessionnaire assure la coordination de la planification des opérations des différents maîtres d'ouvrage.

Dans le cas où un retard par rapport au calendrier prévisionnel se produit, sans qu'il soit imputable au concessionnaire, dans la mise en service des équipements et infrastructures nécessaires à la mise en service de l'aéroport de NDDL (accès routiers visés dans la déclaration d'utilité publique du 9 février 2008, installations de navigation aérienne, services des douanes, de police aux frontières, de gendarmerie, de transports aériens et de Météo-France) et que ce retard entraîne un retard de la mise en service de NDDL, le concédant, après établissement des faits par constat contradictoire, indemnise le concessionnaire de toutes les conséquences financières directes et indirectes, dûment justifiées, qu'il pourrait avoir subies du fait de ce retard.

En cas de retard de plus de vingt-quatre (24) mois dans la mise en service des équipements et infrastructures mentionnés à l'alinéa qui précède, le contrat peut être résilié par le concédant ou à la demande du concessionnaire par la juridiction compétente. Le concessionnaire a droit à une indemnité calculée selon les modalités définies par le II de l'article 81.

IV. – Dans l'hypothèse où les travaux de l'aérodrome de NDDL sont interrompus du fait de l'Etat pour un motif d'intérêt général, la date de mise en service de NDDL prévue au I du présent article est reportée pour une durée équivalente à celle durant laquelle l'interruption des travaux et ses conséquences auront fait obstacle à l'exécution du contrat. Durant la période d'interruption des travaux de l'aérodrome de NDDL du fait de l'Etat :

- 1° L'Etat ne peut pas imposer au concessionnaire les pénalités prévues au c de l'article 4.M ;
- 2° Le concessionnaire n'encourt pas les mesures coercitives prévues au I de l'article 78 ;
- 3° Le concessionnaire n'encourt pas la déchéance dans les conditions prévues au I a de l'article 82 ;
- 4° L'Etat indemnise le concessionnaire dans les conditions prévues par la jurisprudence administrative en matière de modification pour motif d'intérêt général.

V. – Le renoncement de l'Etat au projet de l'aérodrome NDDL est assimilé à une résiliation de la concession pour motif d'intérêt général. Dans ce cas, le concessionnaire a droit à une indemnité calculée selon les modalités définies par le II de l'article 81.

#### Article 4.E

##### *Caractéristiques techniques de l'ouvrage*

L'aérodrome de NDDL est réalisé conformément à l'avant-projet sommaire (APS) figurant à l'annexe 11. Il comporte la mise en place de l'inspection filtrage unique (IFU), dans le respect de la réglementation en vigueur, notamment des dispositions du II de l'articles 43 et du II de l'article 46 de l'arrêté du 12 novembre 2003 modifié relatif aux mesures de sûreté du transport aérien et du g de l'article 12 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2003 modifié relatif aux infrastructures, équipements et formations en matière de sûreté du transport aérien ainsi qu'à certaines modalités d'exercice des agréments en qualité d'agent habilité, de chargeur connu, d'établissement connu et d'organisme technique.

L'APS comporte la réalisation à titre optionnel d'un taxiway parallèle à la piste nord. Cette option pourra être levée par l'Etat ou le concessionnaire préalablement à la date de début des études de l'avant-projet détaillé (APD) telle qu'elle apparaît en annexe 9. L'opération sera financée par celui qui lève l'option. En cas de levée de l'option par l'Etat, le financement sera assuré par ajustement du montant des concours publics et de l'échéancier de versement.

#### Article 4.F

##### *Droits conférés et obligations imposées au concessionnaire*

I. – Les travaux étant déclarés d'utilité publique, le concessionnaire est investi pour l'acquisition des terrains nécessaires à la concession et à l'exécution des travaux dépendant de la concession de tous les droits résultant des lois et règlements applicables en matière de travaux publics ainsi que de ceux conférés au bénéficiaire en matière d'expropriation. Il est soumis à toutes les obligations qui résultent de l'application de ces lois et règlements, notamment celle de régler le montant de l'indemnisation des biens expropriés.

Le concessionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements existants ou à intervenir en ce qui concerne les travaux qu'il pourrait être prévu d'exécuter sur le domaine public.

II. – Le concessionnaire est tenu de mettre en œuvre les engagements pris dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique et dans le dossier des engagements de l'Etat figurant à l'annexe 10, à l'exclusion de ceux relevant de la réalisation de la route de desserte de l'aéroport, notamment tels que décrit dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, repris dans le dossier des engagements de l'Etat.

III. – Le maître d'ouvrage de la route de desserte de l'aéroport ne prend en charge que les mesures qui se rattachent directement et principalement à la réalisation de cette route.

Sont à la charge du concessionnaire notamment :

- 1° La relocalisation des agriculteurs ;
- 2° Le rétablissement des chemins de randonnée ;
- 3° La déviation des réseaux nécessitée à la fois par les travaux de l'aéroport et ceux de la desserte routière ;
- 4° L'observatoire de l'environnement et l'ingénieur écologue chargé de superviser la réalisation des travaux et de suivre l'évolution environnementale du site et de ses alentours en phase d'exploitation, les modalités d'intervention sur le projet routier devant être définies en concertation avec le maître d'ouvrage de la desserte routière.

IV. – Le concessionnaire prend à sa charge l'intégralité de l'aménagement foncier, y compris les travaux connexes, de la plate-forme aéroportuaire.

V. – Figure en annexe 7 le montant des dépenses que le département de la Loire-Atlantique, en tant qu'opérateur foncier, a engagées pour des acquisitions foncières, par anticipation avant la désignation du concessionnaire, dans l'emprise et hors de l'emprise de la concession en vue de favoriser la relocalisation et la réorganisation des exploitations agricoles.

Le concessionnaire se substitue à l'Etat pour rembourser ces dépenses au département de la Loire-Atlantique en exécution de la convention particulière passée entre l'Etat et le département de la Loire-Atlantique.

VI. – Dès sa désignation, le concessionnaire est substitué à l'Etat pour l'application, d'une part, du protocole indemnitaire d'éviction et du protocole sondages et, d'autre part, de la convention d'accompagnement par la chambre d'agriculture au profit des exploitations agricoles et des structures agricoles économiques affectées par la réalisation de l'aéroport de NDDL.

VII. – Le concessionnaire a en charge la mise en œuvre, au profit des maîtres d'ouvrages, de l'observatoire de l'environnement regroupant les différents observatoires mentionnés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de la cellule de coordination et de programmation du chantier. Il désigne un responsable du respect de l'environnement. Ce dernier informe l'autorité de contrôle définie à l'article 4.G des conditions de réalisation de sa mission, des difficultés rencontrées et des mesures prises pour y remédier.

VIII. – Le concessionnaire met à la disposition du prestataire de services de navigation aérienne les terrains viabilisés, constructibles sans réserve et libérés de toute servitude, qui sont nécessaires à l'implantation des équipements de navigation aérienne (communication, navigation et surveillance) et à la construction du bloc technique (ensemble tour de contrôle, salles techniques et locaux tertiaires) avec les aménagements et places de stationnement nécessaires à ses activités.

Il réalise et met à disposition les réseaux d'énergie et de télécommunication nécessaires à l'ensemble de ces installations.

Pour le bloc technique, il assure également l'intégralité des prestations d'installation et de raccordement relatives à l'eau sanitaire et aux eaux usées et pluviales.

Il réalise et entretient les voies d'accès au bloc technique et aux équipements de navigation aérienne.

Les prestations prévues au présent article sont fournies gratuitement par le concessionnaire au prestataire de services de navigation aérienne.

#### Article 4.G

##### *Contrôle de l'exécution des opérations de conception, d'études et 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 de NDDL, 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 la mise en service de NDDL. L'autorité de contrôle peut, en tant que de besoin, se faire assister de tous experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.

II. – 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, à compter de la date d'ouverture du chantier indiquée dans le calendrier prévisionnel figurant en annexe 9.

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 NDDL et en tout point du chantier pendant la période de réalisation de ces travaux.

III. – Le concessionnaire communique le premier jour ouvré de 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 calculs, contrôles, essais, comptes rendus de réunions...) afin de lui permettre de formuler toutes observations qu'elle jugera utiles.

IV. – 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, 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 de ces études pour formuler toute observation qu'elle jugera utile. L'autorité de contrôle peut proposer l'étude ou la mise en œuvre de modifications. Le concessionnaire mène les études d'exécution et exécute les travaux conformément à ces études.

V. – 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.H

##### *Procédures liées à l'achèvement de l'aérodrome de NDDL*

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

Le concessionnaire effectue sous sa responsabilité l'ensemble des procédures liées à l'achèvement de l'aérodrome de NDDL.

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

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

1° Le dossier des ouvrages exécutés dont la composition aura été validée par l'autorité de contrôle et qui doit être tenu à jour pendant la durée de la concession ;

2° Un exemplaire reproductible et un exemplaire papier des plans détaillés de l'ensemble des ouvrages constitutifs de l'aéroport ;

3° Un exemplaire complet des plans et des ouvrages, comprenant un plan d'implantation ;

4° Tout autre document nécessaire à la bonne description des ouvrages.

#### Article 4.I

##### *Mise en œuvre du droit de délaissement*

En application de l'article 155 de la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le concessionnaire procède pour le compte de l'Etat à l'acquisition de biens dans le périmètre créé par le décret n° 2007-69 du 19 janvier 2007.

Les biens qui auraient été acquis par l'Etat ou seraient en cours d'acquisition par l'Etat dans le périmètre considéré, avant la date d'entrée en vigueur de la concession, sont mis à la disposition du concessionnaire à cette date ou, le cas échéant, à leur date d'acquisition par l'Etat.

Les biens acquis par le concessionnaire ou le concédant au titre de la mise en œuvre du droit de délaissement et situés hors de l'emprise de l'aéroport de NDDL définie à l'annexe 6 peuvent être cédés par le concessionnaire à tout moment, sous réserve que le concessionnaire ne puisse exercer à nouveau le droit de délaissement.

#### Article 4.J

##### *Programme d'insonorisation des logements riverains*

Le concessionnaire met en place, jusqu'à la mise en service de l'aéroport, un dispositif temporaire d'aide à l'insonorisation au profit des riverains ayants droit qui en font la demande. Le montant des indemnités à verser est établi conformément aux dispositions des articles R. 571-85 et suivants du code de l'environnement.

Les courbes de bruit délimitant les zones qui ouvrent droit à l'aide à l'insonorisation avant la mise en service de l'aéroport sont déterminées sous l'autorité du préfet sur la base du projet de plan de gêne sonore (PGS) en cours d'élaboration.

Le concessionnaire se prononce sur toute demande éligible dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. Le délai d'instruction des demandes sur lesquelles il n'a pas été statué à la date de la mise en service est suspendu jusqu'à l'établissement du plan de gêne sonore par arrêté préfectoral et l'installation de la commission consultative d'aide aux riverains.

Après la mise en service de l'aéroport, la procédure de droit commun d'aide aux riverains se substitue au dispositif temporaire institué par le présent article. Toutefois le concessionnaire reste compétent pour instruire et statuer sur les demandes d'indemnisation dont il a été saisi avant la date de la mise en service. Le concessionnaire transmet à l'Etat la liste des riverains ayant bénéficié de l'aide avant la mise en service.

## Article 4.K

*Procédures liées à la mise en service de l'aérodrome de NDDL*

I. – Après avoir recueilli l'avis du concessionnaire, le ministre chargé de l'aviation civile ferme NA à la circulation aérienne publique dans un délai d'un an à compter de la date de mise en service de l'aérodrome de NDDL.

Au plus tard douze (12) mois avant la mise en service de NDDL, le concessionnaire et le concédant définissent d'un commun accord la partie du site de NA qui n'est plus nécessaire à son exploitation à usage restreint et en arrête le périmètre.

Cette partie du site de NA est libérée au plus tard trois mois après la mise en service de l'aérodrome de NDDL. A cette date, le concessionnaire remet gratuitement à l'Etat les ouvrages, constructions, installations de caractère immobilier existant sur la dépendance domaniale présentant le caractère de biens de retour, libres de tout occupant et de tout droit de tiers et en bon état d'entretien eu égard à l'état de ces biens constaté dans le procès-verbal de mise à disposition prévu au II de l'article 2. Le concessionnaire fait son affaire des éventuelles indemnités dues à des tiers pour la libération de ces biens.

Les travaux de reconfiguration du site de NA éventuellement nécessaires ne sont pas à la charge du concessionnaire, qu'ils concernent la partie libérée ou la partie restant dans l'emprise concédée.

La libération de ce périmètre permet à tout moment au concessionnaire de poursuivre l'exploitation de cet aérodrome à usage restreint conformément aux obligations prévues par le présent contrat, sans coût additionnel pour le concessionnaire par rapport à une utilisation normale pour un aéroport à usage restreint.

II. – Sauf impossibilité technique ou inconvénient économique, les biens mobiliers du site de NA sont réutilisés sur le site de NDDL. Ceux de ces biens qui sont des biens de retour et qui ne peuvent donner lieu à cette réutilisation sont aliénés par le concessionnaire, dans les conditions prévues au III de l'article 2.

## Article 4.L

*Installations mises à la disposition des services de l'Etat*

Le concessionnaire met à la disposition des services et établissements publics de l'Etat les terrains, bâtiments, locaux et aires de parking nécessaires à leur activité conformément à l'annexe 11 aux dates prévues à l'annexe 9.

Une convention particulière entre le concessionnaire et le prestataire de services de navigation aérienne précisera les modalités de coordination entre eux.

## Article 4.M

*Dispositions financières**a) Plan de financement :*

Le prix de revient pour la mise en service de l'aérodrome de NDDL, toutes dépenses confondues, est fixé à quatre cent huit millions deux cent vingt trois mille huit cent soixante dix-huit (408 223 878) euros HT valeur janvier 2009.

Le concessionnaire fait son affaire personnelle, à ses frais et risques, de tout dépassement du montant mentionné 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 12. 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, subventions d'investissement, revenus nets générés par NA et SN et financements privés externes).

Le plan de financement prévoit trois phases, chacune faisant l'objet d'un montage financier spécifique :

1° La période courant de l'entrée en vigueur du présent contrat au bouclage des contrats de financement relatifs à la phase de construction, définie comme la « phase de développement » ;

2° La période courant du bouclage des contrats de financement relatifs à la phase de construction au remboursement du crédit construction, définie comme la « phase de construction » ;

3° La période courant du remboursement du crédit construction à la fin du contrat, définie comme la « phase d'exploitation ».

Le bouclage des contrats de financement (« bouclage financier ») relatifs à la phase de construction intervient, conformément au calendrier prévisionnel, trente neuf (39) mois avant la date de mise en service prévue au I de l'article 4.D.

Les financements privés externes rassemblent les financements par dette bancaire, dette obligataire, dette mezzanine et les prêts d'actionnaires non subordonnés dans le cas d'un financement sur bilan.

Avant la mise en service de NDDL, tout projet de modification du plan de financement à l'exclusion de l'exécution de la convention 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 trente (30) jours à compter de la réception du projet de modification.

Le concessionnaire transmet à l'Etat, au plus tard trente-trois (33) mois avant la date de mise en service définie au I de l'article 4.D, une attestation du représentant du ou des arrangeur(s) de ses financements privés externes confirmant, d'une part, le bouclage financier conformément au plan de financement figurant à l'annexe 12 et, d'autre part, l'absence de conditions préalables aux tirages sur les financements privés externes incompatibles avec les stipulations du contrat de concession. Cette attestation établie par l'arrangeur est 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 à l'expiration du délai 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 deux (2) mois, dans les conditions prévues au IV de l'article 82.

Toutes les ressources tirées de l'exploitation de NA et SN avant la mise en service de NDDL sont affectées exclusivement à des emplois liés à l'objet de la concession. En conséquence, le concessionnaire ne peut verser aucun dividende à ses actionnaires au titre de ces ressources.

*b) Subvention d'investissement :*

Il est versé au concessionnaire, au titre de la réalisation de l'aérodrome de NDDL, une subvention d'investissement dont le montant et l'échéancier des versements, les modalités selon lesquelles cet échéancier est modifié en cas de retard des travaux, la répartition des versements entre chacune des collectivités territoriales contributrices et l'Etat, les modalités d'évolution et de paiement et des montants des versements et les conséquences d'un retard dans leur paiement au concessionnaire sont détaillés à l'annexe 13.

*c) Pénalités pour non-respect de la date de mise en service :*

En cas de non-respect de la date de mise en service de l'aérodrome de NDDL prévue au I de l'article 4.D, le concessionnaire encourt une pénalité égale à trente mille (30 000) euros par jour calendaire de retard ce, pendant une durée maximale de deux cent quarante (240) jours, soit sept millions deux cent mille (7 200 000) 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 est portée à quatre-vingt mille (80 000) euros, soit huit millions (8 000 000) d'euros. En tout état de cause, l'Etat peut prononcer la déchéance en application de l'article 82 ;

*d) Pénalités :*

En cas de non-respect des dispositions du II de l'article 4.G, signalé par écrit par le concédant dans un délai de quinze (15) jours à compter du manquement constaté, le concessionnaire encourt une pénalité forfaitaire de dix mille (10 000) euros par jour calendaire, au-delà de trente (30) jours à compter du manquement constaté.

En cas de non-respect des dispositions du III de l'article 4.G, signalé par écrit par le concédant dans un délai de quinze (15) jours à compter du manquement constaté, le concessionnaire encourt une pénalité forfaitaire de deux mille (2 000) euros par jour calendaire de retard à compter du signalement.

*e) Garanties financières :*

Afin de garantir l'ensemble des obligations qui lui incombent en phase de construction de l'aéroport NDDL au titre du présent cahier des charges, le concessionnaire fournit ou fait fournir par ses prestataires au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la concession 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 ou intragroupe d'un montant de 10 % du prix de revient tel que défini au *a* de l'article 4.M. Le concessionnaire justifie de l'existence de la garantie jusqu'au deuxième anniversaire de la mise en service effective de NDDL.

Elle est actualisée à la date du bouclage financier de la période durant laquelle se déroule la construction de l'aéroport de NDDL.

La garantie est émise pour une durée minimale de cinq ans renouvelable. En cas d'absence de renouvellement mis en place deux mois avant l'échéance prévue de la garantie en vigueur, le concédant peut appeler la totalité de la garantie.

Cette garantie peut être mise en jeu aux fins suivantes :

- 1° Garantir la mise en place et le respect du plan de financement conformément au *a* de l'article 4.M ;
- 2° Garantir le paiement des pénalités visées au *c* de l'article 4.M ;
- 3° 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 du I de l'article 78 ;
- 4° Garantir l'achèvement de l'aérodrome de NDDL 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 ;
- 5° Garantir la remise en bon état des ouvrages et installations de la concession en cas de rachat ou de résiliation pour motif d'intérêt général de celle-ci par l'Etat en phase de construction de NDDL, conformément aux dispositions de l'article 81 ;
- 6° Garantir, en cas de prononcé de la déchéance, le paiement de la redevance due en application du II de l'article 68 ;
- 7° L'absence de renouvellement de la garantie deux mois avant son échéance.

La garantie constituée est conforme au modèle fixé à l'annexe 14.

## Article 4.N

*Dénomination de l'aérodrome de NDDL*

La dénomination définitive de l'aérodrome de NDDL est décidée par l'Etat, après consultation du concessionnaire, au plus tard six mois avant la date de mise en service effective de NDDL. Le concessionnaire peut, pendant la durée de la concession, exploiter commercialement le nom de l'aérodrome de NDDL, sous réserve d'en informer préalablement l'Etat. Ce dernier conserve la faculté de s'y opposer.

Des opérations de communication relatives à NDDL, notamment des visites du chantier, peuvent être organisées à l'initiative de l'Etat ou du concessionnaire. Les modalités pratiques de ces opérations sont définies d'un commun accord.

## Article 4.O

*Propriété intellectuelle sur l'œuvre architecturale*

## I. – Concernant NDDL :

*a) Propriété des travaux d'architecte :*

Les plans d'architecture et de conception de l'aérodrome NDDL et des espaces verts y afférents, les esquisses, les dessins, les plans et les maquettes, y compris ceux relatifs aux éléments de décoration, 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. Ces documents sont désignés collectivement ci-après : les « travaux d'architecte ».

Le concessionnaire cède à l'Etat les droits patrimoniaux de propriété intellectuelle afférents aux travaux d'architecte qu'il détient dans les conditions et selon les modalités prévues au présent article. Il s'engage à conclure une convention avec les autres titulaires de droits patrimoniaux de propriété intellectuelle afférents aux travaux d'architecte afin qu'ils cèdent à l'Etat leurs droits patrimoniaux aux mêmes conditions et modalités.

Les droits patrimoniaux de propriété intellectuelle sont cédés à l'Etat :

1° A 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 ;

2° A titre exclusif, en tant que biens de retour, à la fin du contrat pour quelque raison que ce soit.

Ils sont cédés à l'Etat au fur et à mesure de la réalisation de chacun des travaux d'architecte, sans rémunération complémentaire et sans qu'une quelconque formalité ne soit requise. 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).

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 ces travaux d'architecte ou l'image de tout ou partie de l'aérodrome de NDDL exécuté 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.

Toute image (photographie, vidéo) de tout ou partie de NDDL, 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 NDDL ou des visiteurs, sauf accord exprès des personnes intéressées.

En outre, le concessionnaire, qui reconnaît de façon expresse que NDDL (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 NDDL des modifications, adaptations,

aménagement 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 NDDL 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.

*b) Système informatique :*

Au cas où un système informatique est mis en place par le concessionnaire dans NDDL, 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.

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 pour quelque raison 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 :

1° 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 ;

2° Représentation de quelque façon que ce soit, sur quelque réseau que ce soit, édition ;

3° Adaptation, modification, correction, développement, intégration, transcription, traduction ;

4° Exploitation de quelque façon que ce soit des développements spécifiques.

En outre, le concessionnaire consent à l'Etat le droit d'apporter ou 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 NDDL ou son adaptation à des besoins nouveaux.

La cession des droits sera effective pour le monde entier et pour la durée de protection du système informatique et par le droit de propriété intellectuelle, conformément au droit français et à toute convention internationale actuelle et future. Pour les besoins de cette cession, le concessionnaire s'engage à signer et faire signer par tout tiers titulaire des droits de propriété intellectuelle tout document nécessaire et à les remettre à l'Etat, à première demande de celle-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 des aérodromes :

Les marques, noms commerciaux, noms de domaine et autres signes distinctifs enregistrés par le concessionnaire et afférents aux aérodromes de Nantes-Atlantique, Saint-Nazaire - Montoir et Notre-Dame-des-Landes, doivent être compatibles avec l'image et la réputation qu'un concessionnaire de service public est tenu de maintenir et respectueux des obligations légales ou réglementaires applicables. Ils ne doivent en aucun cas porter atteinte à des droits des 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 susmentionnés sont des biens de retour et seront remis à l'Etat, à la fin du contrat pour quelque raison que ce soit, automatiquement et sans qu'une quelconque formalité ne soit requise, et ce à titre exclusif et sans surcoût pour l'Etat. 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, pouvoir ou à exécuter tout acte qui leur 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 aux aérodromes.

III. – Propriété des autres créations mises en œuvre dans les aérodromes existants :

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, quelles que soient les modalités d'exécution des missions en cause.

En tant qu'exploitant d'aérodromes, 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 10, le concessionnaire ne peut déléguer sa qualité d'exploitant à un tiers de quelque manière que ce soit.

Les décisions prises par le concessionnaire respectent notamment les principes de transparence et d'égalité de traitement des usagers, et plus généralement ceux applicables à l'exécution de tout service public.

## 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 nécessaire 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 chaque aérodrome pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome. Cette permanence est assurée par un agent qualifié pour représenter le concessionnaire. Le concessionnaire porte à la connaissance des usagers et du public les horaires de la permanence.

Le concessionnaire s'assure que les usagers et le public disposent, sur les aérodromes en dehors des heures de permanence, des moyens de joindre dans les meilleurs délais un agent qualifié.

## Article 7

*Ouverture à la circulation aérienne*

Sous réserve des dispositions particulières du titre 2, les aérodromes objet de la concession sont ouverts à la circulation aérienne publique au sens de l'article D. 221-2 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 les aérodromes respectivement par l'Etat et 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 l'autorité administrative compétente.

## 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 des aérodromes, 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 de l'aviation civile avant d'être appliquées. Les usagers aéronautiques intéressés en sont informés simultanément. Le directeur de l'aviation civile 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 des aérodromes sont présentés, pour approbation préalable et après consultation des usagers, au directeur de l'aviation civile. Le concessionnaire détermine les horaires d'ouverture des différentes catégories d'installations aéroportuaires de manière compatible avec les horaires d'ouverture des aérodromes.

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 de l'aviation civile, 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.

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 de l'aviation civile 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. 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 le terme normal de la concession ou, pour ce qui concerne les actes spécifiquement relatifs à l'aérodrome de NA avant la mise en service de NDDL, la date de mise en service de NDDL 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 à l'exception des actes spécifiquement relatifs à l'aérodrome de NA avant la mise en service de NDDL.

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'actes constitutifs de droits réels*

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

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

Sans préjudice des dispositions du titre II, en ce qui concerne les terrains et immeubles nécessaires à la continuité du service public, notamment les 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 prévoient que les droits réels attachés ne peuvent être opposés pour 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.

Les autorisations ou conventions constitutives de droits réels pour des constructions, ouvrages et installations à vocation économique non liés au fonctionnement direct de NDDL, accordées pour une durée supérieure à quinze années sont soumises à l'avis du comité de suivi visé à l'article I.B du présent cahier des charges.

Tout droit réel accordé en méconnaissance des dispositions du présent article est considéré comme nul et non avenu. Les indemnités qui seraient dues en ce cas à l'occupant du domaine public sont à la charge du concessionnaire.

## TITRE IV

## MODALITÉS D'EXPLOITATION

CHAPITRE I<sup>er</sup>**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 d'un même aérodrome. 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 de l'aviation civile 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 de l'aviation civile 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 de l'aviation civile, 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 des aérodromes 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 de l'aviation civile 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.

III. – L'allocation des installations et matériels nécessaires est de droit pour les transporteurs aériens bénéficiaires d'une affectation en application de l'article 13 et ayant obtenu des créneaux horaires en application du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 modifié fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

## 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 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.

Dans le cas des aérodromes auxquels l'article R. 216-4 du code de l'aviation civile ne s'applique pas, le concessionnaire prend toutes dispositions utiles pour que les transporteurs aériens et les autres exploitants d'aéronefs puissent avoir accès aux services d'assistance en escale qui leur sont nécessaires.

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 organise le déneigement des aires de mouvement et la prévention de formation de verglas sur ces aires. Il se dote de l'ensemble des moyens à cet effet.

Le concessionnaire et le prestataire de services de navigation aérienne se tiennent mutuellement informés, dans les meilleurs délais, de tout événement modifiant ou rendant indisponibles 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 des pistes et de leurs abords et inspecte les aires 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 service de navigation aérienne. Il délivre, le cas échéant et à la demande du directeur de l'aviation civile, 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 :

- 1° Le contexte et la situation présente de l'aérodrome ;
- 2° Les hypothèses d'évolution du trafic retenues ;
- 3° Les objectifs généraux de développement ;
- 4° La liste des principaux investissements envisagés et leur calendrier de réalisation ;
- 5° La situation en matière de qualité de service et les objectifs fixés ;
- 6° 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 de l'aviation civile.

## 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 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.

## 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 transports publics*

L'accès aux installations aéroportuaires des opérateurs de transport public pour la desserte de chaque aéroport est gratuit.

Le concessionnaire met à 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.

La mise à disposition de ces aires, aménagements et locaux ne peut faire l'objet de charges facturées aux entreprises concernées qui excéderaient les coûts supportés par le concessionnaire.

Le concessionnaire prend acte de la réalisation prévue des infrastructures du tram-train et de la voie ferrée Nantes-Rennes sur la plate-forme et s'engage, hors financement, à accompagner leur réalisation, soit en maîtrise d'ouvrage directe, soit dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage du porteur du projet. Il assurera, conformément au schéma de composition générale figurant en annexe 8, la maîtrise d'ouvrage et le financement des volumes et équipements destinés à assurer la liaison directe des passagers entre gare et aéroport.

Une convention sera passée le moment venu entre le concessionnaire et le maître d'ouvrage de la ligne ferroviaire pour préciser les données techniques et financières d'exercice de la maîtrise d'ouvrage des travaux de génie civil (terrassements, ouvrages d'art, plates-formes, bâtiments...) de la partie de ligne à implanter dans l'emprise de la plate-forme aéroportuaire. En tout état de cause, les superstructures ferroviaires (ballasts, dalles, voies, équipements électriques et de signalisation, quais...) seront réalisées et financées par le maître d'ouvrage de la ligne ferroviaire.

## CHAPITRE III

**Services rendus aux passagers et au public**

## Article 23

*Accès et circulation sur l'aéroport*

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 aéroports, et circuler entre celles-ci. A cet effet, le concessionnaire :

1° Aménage et exploite des voies d'accès pour les véhicules privés ainsi que des aires de dépose rapide des passagers à proximité des aéroports. 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 ;

2° Aménage et exploite des places de stationnement destinées aux véhicules privés ;

3° Facilite, notamment dans les conditions prévues à l'article 22, la desserte de ses installations aéroportuaires par les transports publics : autocars, autobus, taxis et transport ferroviaire ;

4° 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 différents aéroports et les parkings automobiles. Ces services sont également adaptés aux besoins des personnels des entreprises et administrations ayant des activités sur les aéroports ;

5° A l'intérieur des aéroports, 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'emprise ou à proximité de chaque aéroport, 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 aéroports, 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 aux aéroports 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, après consultation du directeur de l'aviation civile, dans des conditions représentatives de l'activité de chaque aéroport, 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 ;
- caractère résident ou non-résident du passager ;
- lieu de résidence ou de séjour des passagers dans la zone de chalandise de l'aéroport ;
- 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 transmis au ministre chargé de l'aviation civile et au directeur de l'aviation civile.

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

## Article 28

*Retards importants*

Pendant les périodes de retards importants ou de perturbations 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 le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes 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 le règlement (CE) n° 261/2004, 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

**Participation aux 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 d'un aéroport objet de la concession. 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 si elle 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 des aérodromes. 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*

Le concessionnaire assure, sous la responsabilité et l'autorité de l'Etat, la mission de sûreté résultant des articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports.

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 sur chaque aérodrome un service chargé :

1° D'accueillir le public sollicitant la délivrance de titres de circulation en zone réservée ou d'autorisations d'accès des véhicules dans cette zone ;

2° De vérifier la recevabilité des dossiers déposés et de les transmettre aux services de l'Etat pour instruction ;

3° De tenir à jour la base de données informatiques des titres de circulation ;

4° 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 ;

5° 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 :

1° La liste des entreprises d'assistance en escale autorisées avec les conditions de ces autorisations ;

2° La liste des entreprises exerçant effectivement une activité, en distinguant les entreprises prestataires et celles agissant uniquement en qualité de sous-traitants de prestataires ;

3° 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 le règlement (CEE) 95/93 du Conseil du 19 janvier 1993 modifié fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, 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 du règlement (CEE) 95/93 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. Elles 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 être également 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 à l'autorité compétente mentionnée à l'article L. 6372-2 du code des transports toute information dont il a connaissance relative aux contraventions de grande voirie commises dans l'emprise de l'aérodrome.

## 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. – Au cours de l'exploitation, 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 secourue 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, 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. – Sans préjudice des dispositions du VIII de l'article 4.F, 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 hauteur 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 lors des enquêtes publiques ouvertes au titre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme 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 de l'aviation civile, 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 de l'aviation civile, son concours technique à l'élaboration et 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 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 avec le 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 et à l'extérieur des aérodromes, dans l'intérêt de la navigation aérienne.

## 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 aux aérodromes. 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 des aérodromes. 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 les conventions d'application.

b) Consultations :

Quand ils concernent les activités de contrôles 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, 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 services 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 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 combinaison 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 des aérodromes, ils peuvent être retirés de la concession par décision du ministre chargé de l'aviation civile moyennant le versement d'une indemnité au bénéfice du concessionnaire 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 ces aérodromes 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 *a* 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 de l'aviation civile.

## Article 52

*Mesure de la qualité*

I. – Pour NA, jusqu'à l'ouverture de NDDL, puis pour NDDL, le concessionnaire s'engage, dans le cadre le cas échéant des contrats pluriannuels mentionnés à l'article L. 6325-2 du code des transports, sur des objectifs de qualité des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens.

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 à qui 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 *a* 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 de l'aviation civile, 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.

II. – Pour SN, le concessionnaire définit, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la concession et en concertation avec les usagers intéressés, des indicateurs reflétant la qualité des services rendus.

Le concessionnaire informe le ministre chargé de l'aviation civile et le directeur de l'aviation civile de la définition et du mode de détermination de ces indicateurs, dès leur adoption. Il tient à la disposition de ces derniers les mesures de la qualité de service correspondantes.

## 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 *a* 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 met en œuvre un système de management des questions environnementales pour ce qui concerne ses activités. Ce système de management doit être certifiable.

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 les aérodromes concernés 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 leur activité. A cette fin, le prestataire de services de navigation aérienne et Météo-France communiquent, chacun en ce qui le concerne, au concessionnaire 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 aérodromes concernés. 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 les aérodromes concernés 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 des aérodromes et plans de servitudes*

I. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer les grandes orientations du développement des infrastructures et installations des aérodromes de NDDL et SN, 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 et qui s'imposent alors au concessionnaire.

A la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou de sa propre initiative, le concessionnaire met à jour les schémas de composition générale qui précisent, 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. Ces mises à jour sont approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le schéma de composition générale initial de NDDL est défini dans les documents visés à l'annexe 8.

Le schéma de composition générale de NDDL inclut les réservations pour la future liaison ferroviaire Nantes–Rennes et le projet de tram-train. Lors de la réalisation éventuelle de ces projets, le concessionnaire n'a droit à aucune indemnité pour les perturbations à l'exploitation que leur réalisation pourrait engendrer, à l'exception du dédommagement des pertes d'exploitation directement causées par ces projets et dûment justifiées au-delà d'une franchise, par opération, de 3 % (trois pour cent) du chiffre d'affaires annuel hors taxe du concessionnaire calculée l'année précédant le début des travaux. Il est entendu que sont exclus des pertes d'exploitation les coûts supportés par le concessionnaire pour le suivi par ce dernier de la réalisation des opérations. Le concessionnaire n'a droit à aucune indemnité pour la reconstitution des ouvrages réalisés dans l'emprise réservée, à l'exception de celle des ouvrages qui ne peuvent être positionnés hors de cette emprise, explicitement listés dans le schéma de composition générale initial de NDDL, notamment pistes, taxiways et voies de desserte principale internes à l'aérodrome.

Pour chaque opération, des conventions sont conclues entre le maître d'ouvrage, le concédant et le concessionnaire pour organiser entre les parties les conditions de ces opérations. Le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage et le financement des volumes, équipements et interfaces destinés à assurer la liaison directe des passagers entre la gare de la future liaison ferroviaire Nantes–Rennes et l'aérogare, conformément au schéma de composition générale. Les superstructures ferroviaires sont réalisées et financées par le maître d'ouvrage de la ligne ferroviaire.

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

## 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 du présent cahier des charges ou en vertu 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 :

1° S'il s'agit d'un investissement réalisé pour les besoins des services de l'Etat en application du chapitre V du titre III du présent cahier des charges et sauf si la gratuité y est expressément prévue, il est tenu compte des conséquences financières de cet investissement, en ce inclus les frais financiers y afférent, pour l'établissement des contributions financières versées au concessionnaire, qui sont mentionnées à ce chapitre ;

2° Dans les autres cas et sauf stipulation contraire d'un contrat conclu en application 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 R. 224-1 du code de l'aviation civile 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 de ce dernier code.

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 à ce 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.

## 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 :

- a) Avec les documents établis en application de l'article 58 du présent cahier des charges ;
- b) Avec les servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- c) Avec les surfaces libres d'obstacles ou avec les surfaces d'évaluation d'obstacles relatives aux approches de précision ;

- d) Avec le fonctionnement des équipements radioélectriques de la navigation aérienne ;
- e) 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 de l'aviation civile, avec un préavis d'au moins trois mois avant leur commencement, qui peut 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 de l'aviation civile 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 de l'aviation civile, 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 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 c de l'article 75, 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 à la réalisation de l'aérodrome de NDDL.

## Article 62

### *Marchés de travaux du concessionnaire*

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 la mise en service de NDDL, cette obligation s'applique même dans les cas où ils sont passés avec une entreprise liée au sens de l'article 29 de cette même ordonnance.

## Article 63

### *Occupation de biens immobiliers*

Les contrats que le concessionnaire conclut pour l'occupation de biens immobiliers dans le périmètre aéroportuaire sont passés dans les conditions fixées au II de l'article 11 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

### *Équipements non liés au service public aéroportuaire*

Le concessionnaire communique au ministre de l'aviation civile et au directeur de l'aviation civile 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 m<sup>2</sup>, 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 qui, sans être inclus dans la déclaration d'utilité publique initiale en date du 9 février 2008, présentent 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 de l'aviation civile. Il peut assortir cette notification de la demande de se voir attribuer par le ministre chargé de l'aviation civile la qualité d'expropriant. A défaut de réponse dans un délai de deux mois, cette qualité lui est reconnue. Le concessionnaire peut saisir l'autorité administrative compétente pour conduire la procédure de déclaration d'utilité publique

## Article 66

*Capacité des infrastructures aéroportuaires*

Le concessionnaire tient à jour un état de la capacité des différentes installations aéroportuaires. Dans le cas d'un aérodrome coordonné au sens du règlement (CEE) modifié n° 95/93 susmentionné, cet état est adapté aux besoins de la coordination.

Les éléments recueillis sont tenus à la disposition du ministre chargé de l'aviation civile et du directeur de l'aviation civile.

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 de l'aviation civile 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 des redevances pour NA et SN à la date de prise d'effet de la présente convention sont mentionnés en annexe 16. Leur évolution est déterminée dans les conditions prévues par le code des transports et le code de l'aviation civile. L'évolution prévisionnelle de la moyenne pondérée des redevances par passager figure en annexe 17.

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

III. – Le concessionnaire perçoit les subventions allouées en vue de la construction de l'aérodrome de NDDL ou 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. Il ne pourra prétendre à aucune redevance foncière pour l'occupation du domaine concédé par le tram-train et la voie ferrée Nantes-Rennes.

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.

## Article 68

*Redevance domaniale et retour à meilleure fortune*

I. – Redevance domaniale :

Dans le cadre de la présente convention, le concessionnaire verse annuellement au concédant une redevance domaniale, composée d'une partie fixe et d'une partie variable en fonction des recettes qu'il tire de l'occupation par les tiers du domaine concédé.

Le premier terme de la partie fixe est de six (6) 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 7 500 000 euros HT	0,10 %
Comprise entre 7 500 000 et 15 000 000 euros HT	0,15 %
Comprise entre 15 000 000 et 22 500 000 euros HT	0,20 %
Supérieure à 22 500 000 euros HT	0,25 %

## II. – Redevance sur le chiffre d'affaires :

En contrepartie de la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires de NA et SN nécessaires à l'exécution de la présente convention, le concessionnaire est redevable, durant toute la durée de la concession d'une redevance égale à huit et demie pour cent (8,5 %) du chiffre d'affaires annuel hors taxe des aéroports de NA et SN, ledit chiffre d'affaires s'entendant à l'exclusion des produits relatifs aux missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports exercées pour le compte de l'Etat.

Les redevances sur le chiffre d'affaires dues par le concessionnaire au titre du présent contrat sont majorées de la TVA selon la législation en vigueur.

Le concessionnaire communique au concédant le rapport des commissaires aux comptes, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de la certification. Sur la base de ce rapport, un titre de recettes est adressé au concessionnaire pour la redevance correspondante. La redevance due au titre d'un exercice est acquittée par le concessionnaire par un versement annuel effectué au plus tard le 1<sup>er</sup> août de l'exercice suivant conformément au titre de recettes reçu.

Par dérogation au principe de paiement annuel prévu à l'alinéa précédent, le premier versement de la redevance est effectué avant la fin du mois de la mise en service de NDDL et correspond ainsi à la somme des redevances dues au titre du présent article depuis la date d'entrée en vigueur de la concession. Le montant de la redevance bénéficiant du différé de paiement sur la période allant jusqu'à la mise en service de l'aéroport NDDL porte intérêt au taux annuel de cinq pour cent (5 %) à compter de la date de versement annuel prévue à l'alinéa précédent. Les intérêts échus jusqu'à la date du premier versement seront capitalisés avec le montant des redevances dues et payés à la date du premier versement de la redevance.

Il est précisé que la part de la redevance due en l'absence, à la date du premier versement, d'une validation du chiffre d'affaires par un rapport des commissaires aux comptes fait l'objet d'une évaluation provisionnelle par le concessionnaire. La différence éventuelle entre cette évaluation provisionnelle et le montant calculé sur le chiffre d'affaires validé par les commissaires aux comptes fait l'objet d'un ajustement sur les redevances postérieures.

Les autres modalités de reversement de ces redevances sont définies dans la convention de financement visée à l'annexe 13.

## III. – Partage des résultats de la concession avec le concédant :

### a) Retour à meilleure fortune :

Si l'excédent brut d'exploitation constaté (hors produits et charges relatifs aux missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports), en tenant compte de l'inflation réelle, est supérieur à celui prévu au plan d'affaire initial pour la durée de la concession figurant à l'annexe 18, le concessionnaire reverse au concédant sur la différence entre l'excédent brut d'exploitation constaté, en tenant compte de l'inflation réelle, et celui prévu au plan d'affaire initial pour la durée de la concession, une part de 10 % au cours des quatre premières années suivant la mise en service de NDDL, de 40 % de la cinquième à la dixième année suivant la mise en service de NDDL, de 50 % de la onzième à la quinzième année suivant cette mise en service et de 60 % de la seizième année jusqu'à la fin de la concession.

Les sommes à reverser sont calculées sur des périodes de trois années, afin de tenir compte d'éventuelles variations conjoncturelles de l'activité, à l'exception de la première période qui comprend l'année de mise en service et les quatre années suivantes.

Le montant cumulé des reversements au titre de cette clause de retour à meilleure fortune ne peut excéder l'équivalent en euros valeur janvier 2009 des concours versés au titre du *b* de l'article 4.M, augmentés des

coûts de développement du projet et investissements connexes pris en charge, actualisés au taux de 5 %. Les investissements connexes à retenir pour l'application du présent article sont la voirie nationale nouvelle de desserte de l'aéroport (charge au prorata des trafics de l'aéroport), l'infrastructure de transport public périurbain en site propre desservant l'aéroport (charge au prorata des trafics de l'aéroport) et la future gare ferroviaire à implanter dans l'emprise de l'aéroport.

L'EBE à retenir pour l'application du présent article correspond à la structure contractuelle prévue au plan d'affaire initial. En cas de subdélégation totale ou partielle de sous-traitance, de location, ou de leasing, non prévues initialement, l'EBE constaté est corrigé de façon à rétablir l'EBE retenu dans la structure contractuelle prévue au plan d'affaire initial.

Le concessionnaire procède aux versements prévus par le présent article dans les trente (30) jours suivant la date du rapport des commissaires aux comptes du concessionnaire émis au titre de la dernière année de la période de calcul.

Les autres modalités d'application du présent article sont définies par la convention de financement figurant en annexe 13.

*b) Redevance complémentaire pour retour à meilleur fortune :*

Le concessionnaire verse aux partenaires publics du projet une redevance égale à 5 % du chiffre d'affaires annuel hors taxe de la concession, ledit chiffre d'affaires s'entendant à l'exclusion des produits relatifs aux missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports exercées pour le compte de l'Etat.

Cette redevance est répartie entre les partenaires publics du projet selon les modalités de la convention de financement figurant à l'annexe 13.

Le concessionnaire est exonéré de cette redevance jusqu'à la fin des versements correspondant à l'application de la clause de retour à meilleure fortune ainsi qu'en cas d'absence de versement au titre de la clause de retour à meilleure fortune.

## Article 69

### *Impôts et taxes*

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. Il supporte les impôts et taxes, dont il peut être redevable en raison des activités prévues par la concession.

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 bancaires*

I. – Le concessionnaire constitue, dans les quinze jours suivant la demande mentionnée au II de l'article 78, 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. – 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 l'année suivant la notification prévue au troisième alinéa du I de l'article 83, 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 annuelle de travaux d'entretien et de renouvellement donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal contradictoire entre le concessionnaire et le directeur de l'aviation civile en vue de la mainlevée partielle.

III. – 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, 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 dix derniers exercices connus à la date de la notification précitée. Il est égal à la moyenne des coûts des cinq années présentant les coûts actualisés les plus élevés.

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

IV. – 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 des activités concédées*

Le concessionnaire établit des comptes de la concession 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 du concessionnaire.

Les comptes du concessionnaire sont établis selon les règles applicables pour les concessions de service public.

#### 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, par aérodrome, 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 trente (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*

Le concessionnaire se garantit contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de la concession.

Le concessionnaire se garantit contre le risque de sinistres pouvant affecter les installations concédées et garantit à ce titre l'Etat contre le recours des tiers. En cas de sinistre, le concessionnaire utilise l'indemnisation à la reconstitution du bien sinistré.

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.

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, certificats de renouvellement, avenants éventuels, délégations de ces polices ainsi que les justificatifs de paiement à bonne date des primes correspondantes.

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

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

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. La garantie à souscrire est illimitée pour les dommages corporels. 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 ;
- 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 n° 78-12 du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction 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.

Toutes les polices d'assurance doivent inclure expressément 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.

Les polices d'assurance devront, chacune en ce qui la concerne, être souscrites préalablement au début des missions qu'elles visent. Le concessionnaire devra à tout moment être à jour de ses cotisations d'assurances. Les diverses polices d'assurance sont produites sur simple requête du concédant. 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.

Au sens du présent contrat, un risque est réputé non assurable soit lorsqu'il n'est pas ou cesse d'être couvert par les polices d'assurance délivrées par des assureurs notoirement solvables, sur le marché européen de l'assurance, pour une raison qui n'est pas imputable au concessionnaire, soit lorsque l'augmentation du montant de la prime serait de nature à affecter significativement l'équilibre économique de la concession, soit encore lorsque la modification des franchises ou des cas d'exclusion rendrait la souscription de la police inopérante pour la couverture du risque considéré, pour une raison non imputable au concessionnaire.

Dès lors qu'un risque se révèle non assurable, le concessionnaire en informe par écrit l'Etat dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au moins trente (30) jours avant la date d'échéance de la police d'assurance couvrant le risque concerné.

Dès lors qu'il a été prévenu du caractère non assurable d'un risque, l'Etat a la faculté :

- a) Soit de résilier le présent contrat dans les conditions du I de l'article 81 ;
- b) Soit de poursuivre l'exécution du contrat, en déchargeant le concessionnaire de ses obligations d'assurances corrélatives. Par suite, la survenance d'un sinistre consécutif à la réalisation d'un risque non couvert par une police d'assurance en raison de son caractère non assurable est assimilée par les parties à un événement relevant de l'imprévision ouvrant droit à la mise en œuvre du mécanisme prévu au I de l'article 74 et, le cas échéant, au I de l'article 81.

Si un risque non assurable redevient assurable, le concessionnaire doit immédiatement souscrire une police d'assurance afin de couvrir le risque concerné.

## Article 74

### *Imprévision, force majeure et nouvelle réglementation*

I. – En cas de survenance d'un événement relevant de l'imprévision, de nature à bouleverser l'équilibre économique de la concession, le ministre chargé de l'aviation civile et le concessionnaire conviennent de se rencontrer en vue d'arrêter d'un commun accord les mesures, notamment tarifaires, nécessaires pour rétablir l'équilibre économique de la concession, y compris le service des financements privés externes et des instruments de couverture associés du concessionnaire vis-à-vis de ses créanciers financiers, sur justificatifs.

A l'issue d'une telle rencontre, l'une des parties peut demander une révision 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 la 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 94.

II. – 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, c'est-à-dire extérieurs aux parties, imprévisibles et irrésistibles.

Si le concessionnaire invoque la survenance d'un événement de force majeure, 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 la survenance d'un événement de force majeure, 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.

Dans chacune des hypothèses visées aux deux alinéas précédents, à la suite de la notification par l'Etat de sa décision, les parties se rapprochent afin d'étudier les mesures, notamment tarifaires, nécessaires pour permettre la reprise de l'exécution du contrat par le concessionnaire, notamment afin que ce dernier soit en mesure d'assurer, le cas échéant, le service des financements privés externes et des instruments de couverture associés du concessionnaire vis-à-vis de ses créanciers financiers, sur justificatifs.

La partie qui invoque un événement de force majeure 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 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, 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.

III. – Au cas où une nouvelle réglementation spécifique au secteur aéroportuaire, notamment une modification du code des transports ou du code de l'aviation civile, ou présentant un lien direct avec l'objet du présent contrat jusqu'à la mise en service de NDDL, aurait pour effet de modifier significativement l'économie générale du contrat ou conduirait à une modification de l'APS figurant en annexe 11, le concédant et le concessionnaire conviennent de se rencontrer en vue d'arrêter d'un commun accord les mesures, notamment tarifaires, techniques et de calendrier, afin de rétablir l'équilibre économique du contrat.

IV. – Avant tout recours juridictionnel, les difficultés d'application des I, II et III du présent article donnent lieu à une proposition de conciliation dans les conditions de l'article 94.

## TITRE VIII

### INFORMATIONS À FOURNIR ET MODALITÉS DE CONTRÔLE DE L'ÉTAT

#### Article 75

##### *Informations à fournir*

##### *a) Informations relatives aux infrastructures et à l'exécution du service public :*

Avant le 1<sup>er</sup> septembre de chaque année, le concessionnaire communique au concédant 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, ainsi que, 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. Le compte rendu comprend en outre une présentation des actions engagées par le concessionnaire pour l'insertion des aérodromes dans leur environnement ainsi que la mise à jour du dossier des ouvrages exécutés.

Le concessionnaire tient à jour une base de données des biens réalisés par le concessionnaire depuis l'entrée en vigueur de la concession ainsi que des biens réalisés par les titulaires des autorisations ou des conventions d'occupation temporaire constitutives de droits réels sur le domaine public de l'Etat. Cette base de données inclut des plans à jour en version électronique. Le concédant peut demander annuellement la transmission de tout ou partie de cette base de données.

##### *b) 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.

##### *c) Informations financières :*

Sans préjudice des dispositions applicables du code des transports et du code de l'aviation civile, le concessionnaire communique chaque année aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, avant le 1<sup>er</sup> septembre, un rapport portant sur l'exercice comptable précédent et comprenant :

- 1° Les comptes sociaux et consolidés et leurs annexes ;
- 2° Le rapport d'activité du concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes ;
- 3° Les comptes propres de la concession ;

4° 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 : le compte de résultat d'exploitation, les dépenses en capital et, le cas échéant, les subventions d'équipement, les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement. Ces éléments sont complétés par 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 du contrat comprenant, pour les cinq années qui suivent et pour la durée restant à courir de la concession :

- un bilan ;
- 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.

d) Information sur les contrats passés avec les entreprises liées :

Le concessionnaire informe chaque année le concédant, dans le même délai que celui mentionné au 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 € (valeur 2005, 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, avec la situation prévalant au sein de la concession pour l'activité concernée précédemment à la conclusion de ce contrat.

## Article 76

### *Modalités de contrôle de l'administration*

Le contrôle du respect des obligations incombant au concessionnaire en vertu du 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 ces mêmes ministres. Ce contrôle peut être effectué sur pièces et sur place.

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

## TITRE IX

### MESURES CONSERVATOIRES ET PÉNALITÉS FINANCIÈRES

## Article 77

### *Pénalités*

I. – Les dispositions du présent article sont applicables sans préjudice de celles particulières prévues dans le titre II du présent cahier des charges.

II. – Les manquements suivants aux obligations imposées par le présent cahier des charges font l'objet de pénalités, dans les conditions ci-après :

1° En cas d'absence de production de tout ou partie des informations ou documents prévus par la présente convention aux a, c ou d de l'article 75 signalée par écrit par le concédant, une pénalité forfaitaire de 10 000 € (dix mille euros) (valeur 2011 indexée selon l'indice des prix à la consommation hors tabac du mois de juillet) par jour calendaire de retard est appliquée dans la limite d'un plafond de 300 000 € (trois cent mille euros) par an (valeur 2011 indexée selon l'indice des prix à la consommation hors tabac du mois de juillet) ;

2° En cas de non-respect du plafond de 5 % par an des mouvements opérés dans des conditions d'exploitation banalisée, est appliquée une pénalité forfaitaire de 0,1 % du chiffre d'affaires.

Ces pénalités seront prononcées par le ministre de l'aviation civile.

Ces pénalités sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine.

III. – Les manquements aux obligations imposées par le présent cahier des charges autres que ceux mentionnés au II du présent article 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 ce délai ou en cas de nouveau manquement, le ministre chargé de l'aviation civile saisit le collège d'experts prévu au dernier alinéa du présent III 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 récurrence 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, chaque année, excéder 2 % du dernier chiffre d'affaires connu de la concession. Aucune pénalité ne peut être exigée plus de deux ans après la constatation d'un manquement.

Ces 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 présentant toute garantie d'impartialité. 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.

IV. – Les pénalités payées par le concessionnaire en application du II et du III ne sont pas prises en compte pour l'établissement des redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports.

#### Article 78

##### *Mesures conservatoires en phase de construction et d'exploitation*

###### I. – Phase de construction de l'aérodrome de NDDL :

Dans le cas d'un manquement grave par le concessionnaire aux obligations imposées par le titre II du présent cahier des charges, le ministre chargé de l'aviation civile peut, après mise en demeure adressée par lettre recommandée avec avis de réception avant l'expiration d'un délai qu'il fixe, prescrire toutes mesures conservatoires destinées à assurer la poursuite de la construction de l'aérodrome de NDDL.

###### II. – Phase d'exploitation des aérodromes :

Dans le cas d'un manquement grave du concessionnaire aux obligations imposées par le présent cahier des charges 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, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception, 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 prévue au I de l'article 70 du cahier des charges.

###### III. – Garanties au titre des mesures conservatoires en phase de construction et d'exploitation :

Les mesures conservatoires prévues aux I et II sont exécutées, aux frais du concessionnaire, par les services de l'Etat ou confiées par ceux-ci à un tiers.

A défaut de paiement par le concessionnaire des frais exposés par l'Etat, l'Etat peut procéder à la mobilisation de la garantie prévue au I de l'article 70 ou percevoir, par exception à l'article 67 du présent cahier des charges et sur autorisation d'un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget, tout ou partie des redevances mentionnées à ce même article.

IV. – Les mesures conservatoires exécutées directement par les services de l'Etat ou confiées par ceux-ci à un tiers au titre de l'application de l'article 78 ne peuvent être exercées pour une durée supérieure à six mois consécutifs. Au-delà de six mois consécutifs, si le concessionnaire n'a pas fait la démonstration de sa capacité à reprendre l'exécution de ses obligations contractuelles, le concédant peut prononcer la déchéance du contrat de concession en application du I de l'article 82.

### TITRE X

#### EXPIRATION DU CONTRAT

##### Article 79

###### *Durée de la concession*

La durée de la concession est fixée à 55 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat.

##### 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.

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

##### Article 81

###### *Résiliation et rachat de la concession*

###### I. – Résiliation :

Au cas où, à la suite de la survenance d'un événement défini au I ou au II de l'article 74, le bouleversement de l'équilibre économique de la concession se prolonge ou est de nature à se prolonger nécessairement plus de douze (12) mois, le contrat de concession peut être résilié par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget ou, à la demande du concessionnaire, par la juridiction visée à l'article 94.

En cas de résiliation du contrat de concession en application de l'alinéa qui précède, l'Etat verse au concessionnaire une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation, indemnité dont le montant, net d'impôts dus au titre de la perception de ladite indemnité et après prise en compte de toutes charges déductibles, est égal à l'intégralité :

- a) De l'encours des financements privés externes ;
- b) Des coûts ou, le cas échéant, des gains de rupture des instruments de couverture ;
- c) De l'encours des fonds propres et quasi-fonds propres apportés par les actionnaires ;
- d) Des frais raisonnables et justifiés de résiliation éventuelle des contrats relatifs aux financements privés externes et aux financements relais externes dont le remboursement a vocation à être financé par des personnes détenant directement ou indirectement une fraction du capital social ou des droits de vote du concessionnaire ;
- e) Du montant des frais raisonnablement encourus et dûment justifiés par le concessionnaire pour la résiliation anticipée des contrats passés avec ses prestataires.

Le caractère raisonnable des frais de résiliation mentionnés aux alinéas *d* et *e* s'apprécie au regard des conditions de marché qui prévalaient au moment de la signature des contrats mentionnés à ces alinéas.

L'indemnité est majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire. Elle est versée dans les trois mois suivant la résiliation.

## II. – Rachat de la concession et résiliation pour motif d'intérêt général :

L'Etat peut, si l'intérêt général le justifie, racheter ou résilier la concession par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget. Par ailleurs, l'Etat peut racheter la concession au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année à compter de la dixième année suivant la mise en service de NDDL. 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 ou de résiliation, le concessionnaire a droit à une indemnité dont le montant est égal à l'intégralité :

- a) De l'encours des financements privés externes ;
- b) Des coûts ou, le cas échéant, des gains de rupture des instruments de couverture ;
- c) De l'encours des fonds propres et des quasi-fonds propres injectés réellement préalablement à la date de résiliation par les actionnaires du concessionnaire ;
- d) Du manque-à-gagner diminué de l'encours des fonds propres et des quasi-fonds propres injectés préalablement à la date de résiliation par les actionnaires du concessionnaire tels qu'ils apparaissent dans l'annexe 18 puis majoré de l'impôt sur les sociétés au taux légal en vigueur, étant entendu que ce terme *e* sera égal à zéro si son calcul donne un résultat négatif ;
- e) Des frais raisonnables et justifiés de résiliation éventuelle des contrats relatifs aux financements privés externes et aux financements relais externes dont le remboursement a vocation à être financé par des personnes détenant directement ou indirectement une fraction du capital social ou des droits de vote du concessionnaire ;
- f) Du montant des frais raisonnablement encourus et dûment justifiés par le concessionnaire pour la résiliation anticipée des contrats passés avec ses prestataires.

Le caractère raisonnable des frais de résiliation mentionnés aux alinéas *e* et *f* s'apprécie au regard des conditions de marché qui prévalaient au moment de la signature des contrats visés à ces alinéas.

Le manque-à-gagner est calculé de la manière suivante :

A. – Si la résiliation ou le rachat intervient avant le deuxième anniversaire de la date de mise en service de NDDL visée au I de l'article 4.D, le gain manqué est égal à la plus élevée des deux valeurs suivantes majorée de l'impôt sur les sociétés au taux légal en vigueur :

- i) L'intégralité de la valeur actualisée nette (VAN) des flux futurs (apports, rémunérations et remboursements) des fonds propres et quasi-fonds propres, tels qu'ils apparaissent dans le plan de financement figurant à l'annexe 12 à compter de la date de résiliation et jusqu'à la fin normale théorique du contrat de concession, actualisé au taux de  $x \% + 4 \%$ ,  $x$  étant égal au taux de l'obligation assimilée du Trésor (OAT) dont la durée est égale à la moitié de la durée de vie résiduelle théorique de la concession ;
- ii) L'intégralité de la valeur actualisée nette (VAN) des flux futurs (apports, rémunérations et remboursements) des fonds propres et quasi-fonds propres, tels qu'évalués à dire d'expert à compter de la date de résiliation et jusqu'à la fin normale théorique du contrat de concession, actualisé au taux de  $x \% + 4 \%$ ,  $x$  étant égal au taux de l'obligation assimilée du Trésor (OAT) dont la durée est égale à la moitié de la durée de vie résiduelle théorique de la concession.

B. – Si la résiliation ou le rachat intervient postérieurement au deuxième anniversaire de la date de mise en service de NDDL visée au I de l'article 4.D et avant la 31<sup>e</sup> année suivant l'entrée en vigueur de la concession, le gain manqué est égal à la plus élevée des deux valeurs suivantes majorée de l'impôt sur les sociétés au taux légal en vigueur :

- i) L'intégralité de la valeur actualisée nette (VAN) des flux futurs (apports, rémunérations et remboursements) des fonds propres et quasi-fonds propres, tels qu'ils apparaissent dans le plan de financement figurant à l'annexe 18 à compter de la date de résiliation et jusqu'à la fin normale théorique du contrat de concession, actualisé au taux de  $x \% + 3 \%$ ,  $x$  étant égal au taux de l'obligation assimilée du Trésor (OAT) dont la durée est égale à la moitié de la durée de vie résiduelle théorique de la concession ;
- ii) L'intégralité de la valeur actualisée nette (VAN) des flux futurs (apports, rémunérations et remboursements) des fonds propres et quasi-fonds propres, tels qu'évalués à dire d'expert à compter de la date de résiliation et jusqu'à la fin normale théorique du contrat de concession, actualisé au taux de  $x \% + 3 \%$ ,  $x$  étant égal au taux de l'obligation assimilée du Trésor (OAT) dont la durée est égale à la moitié de la durée de vie résiduelle théorique de la concession.

C. – Si la résiliation ou le rachat intervient à compter de la 32<sup>e</sup> année suivant l'entrée en vigueur de la concession, le gain manqué est égal à l'intégralité de la valeur actualisée nette (VAN) des flux futurs (apports, rémunérations et remboursements) des fonds propres et quasi-fonds propres, tels qu'évalués à dire d'expert à compter de la date de résiliation et jusqu'à la fin normale théorique du contrat de concession, actualisé au taux de  $x\% + 3\%$ ,  $x$  étant égal au taux de l'obligation assimilée du Trésor (OAT) dont la durée est égale à la moitié de la durée de vie résiduelle théorique de la concession, majorée de l'impôt sur les sociétés au taux légal en vigueur.

L'indemnité susvisée est majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire.

Elle est versée au plus tard le 30 juin de l'année du rachat.

En cas de résiliation, le concessionnaire a droit à une indemnité, payable pour 30 % à la date du prononcé de la résiliation et pour les 70 % restants dans un délai de six (6) mois à compter du prononcé de la résiliation.

III. – Le concessionnaire remet à l'Etat les biens de retour 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 III de l'article 70 et sur l'indemnité de rachat, les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens considérés.

## Article 82

### *Déchéance*

I. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la résiliation de la concession dans les cas suivants :

a) Retard dans la réalisation de l'aérodrome de NDDL dans des proportions telles que la mise en service n'a eu ou ne pourra en aucun cas avoir lieu dans les dix-huit (18) mois à compter de la date prévue au I de l'article 4.D ;

b) Abandon du projet par le concessionnaire à tout moment pendant la durée de la concession ;

c) Défaut de constitution dans les délais prévus ou de maintien, pour leur montant nominal, de l'une ou plusieurs des garanties prévues au e de l'article 4.M et à l'article 70 ;

d) Si le concessionnaire, sauf cas de force majeure, interrompt, de manière durable ou répétée, l'exploitation d'un des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

e) Si le concessionnaire, sauf cas de force majeure, persiste à commettre, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai fixé par l'Etat et après, le cas échéant, application des mesures prévues aux articles 77 et 78, des manquements graves à ses obligations contractuelles ou réglementaires ;

f) Si tout ou partie de la concession est cédée, sous quelque forme que ce soit, en méconnaissance des dispositions de l'article 91 ;

g) Si une modification dans le contrôle du concessionnaire intervient en méconnaissance des dispositions de l'article 91 ;

h) En cas de non-transmission par le concessionnaire de l'attestation du ou des arrangeurs des financements privés externes dans les délais et conditions prévus au a de l'article 4.M.

II. – Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile considère que les conditions de la déchéance sont remplies, il adresse au concessionnaire, par lettre recommandée avec avis de réception, une mise en demeure de se conformer à ses obligations contractuelles ou réglementaires et de mettre fin à la situation de manquement dans un délai de trente jours 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 mis à même de présenter ses observations, la résiliation de la concession dans la même forme que celle employée pour son octroi.

L'Etat sursoit à la décision de déchéance prononcée pour permettre aux établissements financiers créanciers du concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté, de proposer, conformément aux dispositions du code des transports et du code de l'aviation civile, une entité substituée au concessionnaire pour poursuivre l'exécution du présent contrat. Dans cette hypothèse, les établissements financiers 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 trois (3) 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 entre immédiatement en vigueur et l'Etat peut prendre toutes mesures qu'il estime utiles pour assurer la poursuite du projet aux frais et risques du concessionnaire.

III. – Si le concédant prononce la déchéance avant le bouclage financier de la phase durant laquelle se déroule la construction de NDDL, le concédant doit, pour solde de tout compte, verser au concessionnaire une somme globale d'un montant égal à la somme de :

i) 85 % de l'encours des financements privés externes à la date du prononcé de la déchéance, une fois déduits les soldes de trésorerie disponibles sur les comptes du concessionnaire et le montant des

indemnités, déterminé par les organismes d'assurance, perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance, à l'exception de celles pour lesquelles le concessionnaire ne dispose pas, de par la loi, d'une liberté d'affectation ;

ii) Un montant correspondant à 100 % des coûts de débouclage des instruments de couverture de taux (en cas de soulte positive sur le débouclage des instruments de couverture de taux, celle-ci est versée par le concessionnaire au concédant ; en cas de soulte négative, elle est alors versée par le concédant au concessionnaire).

L'indemnité susvisée est majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire. Elle est versée dans les trois mois suivant le prononcé de la déchéance.

IV. – Si le concédant prononce la déchéance après le bouclage financier de la phase durant laquelle se déroule la construction de NDDL et jusqu'à la mise en service de NDDL, le concessionnaire a droit au montant correspondant à 100 % des coûts de débouclage des instruments de couverture de taux (en cas de soulte positive sur le débouclage des instruments de couverture de taux, celle-ci est versée par le concessionnaire au concédant ; en cas de soulte négative, elle est alors versée par le concédant au concessionnaire).

Par ailleurs, le concédant doit, pour solde de tout compte, verser au concessionnaire une somme globale G égale à la valeur nominale du coût de construction des biens de retour construits à la date de prononcé de la résiliation, y compris le coût de financement intercalaire (mais à l'exception de ceux supportés à raison d'un retard imputable au concessionnaire) pendant la période de construction de ces biens diminuée du montant total des concours publics reçus et des ressources nettes tirées de l'exploitation de NA et SN à la date de prononcé de la déchéance, et minorée du montant A 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-5 suivants :

A-1. – Préjudice forfaitaire lié au retard dans la réalisation et mise en service de NDDL : 5 % (cinq pour cent) du prix de revient de l'aérodrome de NDDL fixé au *a* de l'article 4.M ;

A-2. – Préjudice forfaitaire lié au renchérissement du projet : 10 % (dix pour cent) du coût prévisionnel du prix de revient de l'aérodrome de NDDL fixé au *a* de l'article 4.M ;

A-3. – Préjudice réel, direct et certain, correspondant à la mise en sécurité du chantier, calculé sur la base des frais engagés ou qu'il est prévu d'engager et arrêté dans les 6 (six) 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 5 000 000 (cinq millions) d'euros, valeur janvier 2009 ;

A-4. – Préjudice réel, direct et certain correspondant à la mise en conformité des biens de retour et des travaux utiles à leur constitution réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles du contrat de concession. Le montant correspondant est plafonné à 2 % (deux pour cent) du prix de revient de l'aérodrome de NDDL fixé au *a* de l'article 4.M ;

A-5. – Toute pénalité exigée en application du *c* de l'article 4.M et non versée par le concessionnaire à la date de prononcé de la déchéance.

En tout état de cause, la somme globale G représente un minimum de quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) de l'encours réel des financements privés externes, une fois déduits les soldes de trésorerie disponibles sur les comptes du concessionnaire et le montant des indemnités, déterminé par les organismes d'assurance, perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance, à l'exception de celles pour lesquelles le concessionnaire ne dispose pas, de par la loi, d'une liberté d'affectation.

Le concédant verse au concessionnaire quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) de l'encours réel des financements privés externes, une fois déduits les soldes de trésorerie disponibles sur les comptes du concessionnaire, le montant des indemnités, déterminé par les organismes d'assurance, perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance et de l'éventuelle soulte due au titre des instruments de couverture de taux dans les trois mois suivant le prononcé de la déchéance. Le solde éventuel est versé dans les trois (3) mois suivant cette transaction.

L'indemnité susvisée est majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire.

V. – Si le concédant prononce la déchéance après la mise en service de NDDL, le concessionnaire a droit au montant correspondant à 100 % des coûts de débouclage des instruments de couverture de taux (en cas de soulte positive sur le débouclage des instruments de couverture de taux, celle-ci est versée par le concessionnaire au concédant ; en cas de soulte négative, elle est versée par le concédant au concessionnaire).

Par ailleurs, le concédant doit verser au concessionnaire, pour solde de tout compte, une somme globale G égale à la valeur nette comptable des biens de retour à la date de prononcé de la résiliation, y compris le coût de financement intercalaire (mais à l'exception de ceux supportés à raison d'un retard imputable au concessionnaire) pendant la période de construction de ces biens, diminuée du montant total des concours publics reçus et des ressources nettes tirées de l'exploitation de NA et SN à la date de mise en service, minorée d'un montant égal au montant C 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 C-1 à C-4 suivants :

C-1. – Préjudice forfaitaire lié aux troubles induits par le ou les manquements du concessionnaire compromettant l'exploitation dans de bonnes conditions de l'ouvrage : 4 000 000 € (quatre millions d'euros), valeur janvier 2009 ;

C-2. – Préjudice forfaitaire lié au transfert au concédant du risque lié à la fréquentation de l'ouvrage : 50 000 000 € (cinquante millions d'euros), valeur janvier 2009. A partir de la onzième année suivant la date d'entrée en vigueur du contrat de concession, ce montant est diminué de 2 500 000 € (deux millions cinq cent mille euros), valeur janvier 2009, par période quinquennale ;

C-3. – Préjudice réel, direct et certain correspondant à la mise en conformité des biens de retour et des travaux utiles à leur constitution réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles du contrat de concession. Le montant correspondant est plafonné à 2 % (deux pour cent) du prix de revient de l'ouvrage fixé au *a* de l'article 4.M ;

C-4. – Montant éventuel des sommes correspondant à des créances de tiers (au sens de la législation de l'Union européenne) au paiement desquelles le concessionnaire serait tenu s'il n'était pas en redressement ou en liquidation judiciaire et qui peuvent à bon droit être réclamées au concédant. Le concessionnaire transmet à cet effet au concédant, dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance, tous documents ou demandes de ces créanciers. Le concédant peut par ailleurs prendre toute disposition pour recueillir des informations auprès des tiers à cet effet. Ce montant est arrêté dans les six (6) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance.

En tout état de cause, la somme globale G sera au minimum égale à quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) de l'encours réel des financements privés externes, une fois déduits les soldes de trésorerie disponibles sur les comptes du concessionnaire et le montant des indemnités, déterminé par les organismes d'assurance, perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance, à l'exception de celles pour lesquelles le concessionnaire ne dispose pas, de par la loi, d'une liberté d'affectation.

Le concédant verse au concessionnaire quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) de l'encours réel des financements privés externes, une fois déduits les soldes de trésorerie disponibles sur les comptes du concessionnaire et le montant des indemnités, déterminé par les organismes d'assurance, perçues ou à percevoir par le concessionnaire auprès des organismes d'assurance et de l'éventuelle soulte due au titre des instruments de couverture de taux dans les trois mois suivant le prononcé de la déchéance. Le solde éventuel est versé dans les trois (3) mois suivant cette transaction.

L'indemnité susvisée est majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public par le concessionnaire.

VI. – 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 du *e* de l'article 4.M, le montant ainsi appelé en vertu de cette garantie, effectivement versé et non contesté, venant en déduction des sommes dues au concédant.

VII. – En cas d'abandon de la concession par le concessionnaire, et après mise en demeure dans les conditions prévues au II de l'article 82, le concédant réduit de 25 % (vingt-cinq pour cent) l'indemnité éventuellement due au concessionnaire en application des dispositions du présent article. La carence du concessionnaire constitue un abandon de la concession lorsqu'il ressort des faits que le concessionnaire s'est volontairement abstenu de remédier, avec les moyens dont il dispose, aux carences constatées dans l'exécution du contrat de concession.

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 II de l'article 70 les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens considérés.

## Article 83

### *Reprise des biens*

I. – A l'expiration de la concession quelles qu'en soient les causes, le concessionnaire remet à l'Etat tous les biens meubles et immeubles concédés classés comme biens de retour. Cette remise est faite sans indemnité, sous réserve des dispositions de l'article 81 et de l'article 82 et de celles du II du présent article.

Le concessionnaire remet à l'Etat les biens de retour en bon état d'entretien.

Au moins six ans avant l'expiration normale de la concession, 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 établis pour les cinq dernières années de la concession 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 III de l'article 70.

II. – Quand des biens de retour correspondant à une extension des capacités d'accueil de l'aérodrome ou à une réfection complète d'infrastructures ou installations sont mis en service lors des dix années précédant l'expiration normale de la concession, leur retour à l'Etat peut faire l'objet du paiement d'une indemnité au concessionnaire dans les conditions suivantes.

Au moins onze ans avant l'expiration normale de la concession, le ministre chargé de l'aviation civile établit, après concertation avec le concessionnaire, ceux des biens de retour mentionnés au précédent alinéa qui donnent lieu à indemnisation. Il établit de même le montant des indemnités, qui sont déterminées sur la base de la valeur nette comptable des biens concernés à l'échéance de la concession minorée, le cas échéant, des valeurs nettes des subventions correspondantes et des provisions constituées liées aux biens et majorée, s'il y a lieu, de la taxe sur la valeur ajoutée à reverser au Trésor public. Ces indemnités peuvent être plafonnées sur la base de la valeur nette comptable prévisionnelle.

La liste des biens de retour concernés, assortie de l'indication du montant des indemnités associées, est notifiée, dans les mêmes délais, au concessionnaire par les ministres chargés de l'aviation civile, de l'économie et du budget par lettre recommandée avec avis de réception.

Par ailleurs, à la date de fin normale ou anticipée de la concession, le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant :

- à la valeur nette comptable à la date de fin de la concession des biens affectés aux missions mentionnées aux articles L. 6332-3 et L. 6341-2 du code des transports sur les aéroports de NA, SN et NDDL ;
- à la valeur d'acquisition des biens acquis par le concessionnaire au titre de l'article 4.I, diminuée de la valeur de revente des biens acquis par le concessionnaire ou le concédant au titre de ce même article qui ont été cédés par le concessionnaire préalablement à la date de fin anticipée du contrat de concession. Le concessionnaire présente au concédant l'ensemble des justificatifs correspondant.

Cette indemnité est majorée, le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor public.

III. – Le cas échéant, les biens de reprise sont acquis, 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.

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. – A l'expiration de la concession quelles qu'en soient les causes, le concessionnaire remet à ses frais dans leur état primitif les dépendances concédées 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.

## Article 84

### *Reprise des engagements juridiques du concessionnaire*

A l'expiration de la concession 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 ou le tiers exploitant 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 bonne passation entre délégataires (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 toute information 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 quelles qu'en soient les causes, un bilan de clôture des comptes de la concession est dressé par le concessionnaire dans un délai maximum 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 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.

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.

## Article 86

*Transfert des droits à déduction de la taxe sur la valeur ajoutée*

En application du II de l'article 210 de l'annexe II au 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 aux articles 81, 82 et aux II et III de l'article 83 du présent cahier des charges.

## TITRE XI

**DISPOSITIONS DIVERSES**

## Article 87

*Intérêts de retard*

Toute somme due par une partie à l'autre portera, à compter de sa date d'exigibilité, intérêt au taux légal augmenté de deux pour cent (2 %).

## Article 88

*Aérodromes secondaires*

Le titre II du présent cahier des charges n'est pas applicable à NA et SN.

Pour SN, par dérogation aux dispositions de l'article 54 :

1° Le système de management des questions environnementales est mis en œuvre dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du contrat ;

2° Les clauses environnementales prévues à cet article sont introduites dans les contrats en vigueur à la date l'entrée en vigueur du présent contrat et dans les nouveaux contrats au plus tard lors de leur renouvellement.

## Article 89

*Politique en faveur de l'insertion professionnelle*

Le concessionnaire met en œuvre une politique en faveur de l'emploi et de l'insertion.

Dans ce cadre, les contrats passés par le concessionnaire comportent des clauses visant à promouvoir l'emploi de personnes en difficultés particulières d'insertion et à lutter contre le chômage.

## Article 90

*Gratuité des informations*

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

## Article 91

*Cession de la concession*

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

Cet article ne fait obstacle ni à la faculté pour le concessionnaire de céder l'ensemble des créances pécuniaires qu'il détient au titre de la concession à un ou plusieurs établissements de crédit, après information préalable de l'Etat, selon les modalités prévues aux dispositions des articles L. 313-23 à L. 313-28 ainsi que L. 515-13 et suivants du code monétaire et financier, ni aux droits des établissements financiers créanciers du concessionnaire au titre du III de l'article 82.

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.

L'autorisation préalable du concédant sera accordée au vu des garanties professionnelles et financières qui seront présentées par le concessionnaire pour assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public. L'autorisation préalable du concédant sera refusée dès lors que l'opération pourrait soit remettre en cause les éléments essentiels relatifs au choix du concessionnaire soit modifier substantiellement l'économie de la concession.

## Article 92

### *Clause de paysage*

En cas de mise en service ou de modification substantielle d'une infrastructure aéroportuaire située dans un rayon inférieur ou égal à deux cents (200) kilomètres autour de l'emprise de la concession, qui n'est pas exploitée par une entreprise liée, dans un délai de quinze (15) ans à compter de la mise en service de NDDL ou d'une infrastructure aéroportuaire appartenant à l'Etat dans un délai de trente-deux (32) ans à compter de la mise en service de NDDL, ayant pour effet de dégrader ou d'améliorer significativement l'équilibre économique de la concession, les parties conviennent de se rencontrer en vue d'arrêter, dans les meilleurs délais, les mesures à prendre afin de rétablir l'équilibre économique du contrat.

## Article 93

### *Election de domicile*

Le concessionnaire fait élection de domicile en France à l'Aéroport de Nantes-Atlantique à Bouguenais (44340).

## Article 94

### *Conciliation*

I. – Les différends résultant de l'application du présent contrat 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 objet du litige 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 experts, après avoir entendu chacune des parties.

## Article 95

### *Jugement des contestations*

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

## Article 96

### *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 97

*Ordre de priorité des pièces*

En cas de contradiction entre une disposition du corps du présent cahier des charges et une disposition d'une annexe, la disposition du corps du cahier des charges prévaut.

## LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Engagements pris par les actionnaires de la société dédiée envers l'Etat en matière de stabilité de l'actionariat 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 2 : Inventaire initial des biens.
- Annexe 3 : Etats descriptifs initial des terrains et tous les plans nécessaires et notamment un bornage et un plan cadastral.
- Annexe 4 : Liste des contrats ou engagements conclus par l'Etat ou par le précédent délégataire antérieurement à l'entrée en vigueur de la concession.
- Annexe 5 : Convention de mise à disposition des agents de droit public de la CCI, assortie de la liste nominative des agents employés par la CCI sur NA et SN à la date d'entrée en vigueur de la concession.
- Annexe 6 : Emprise de NDDL, telle que prévue à la date d'entrée en vigueur de la concession.
- Annexe 7 : Convention conclue entre l'Etat et le conseil général concernant les modalités d'acquisition et de remise de ses terrains.
- Annexe 8 : Schéma de composition générale.
- Annexe 9 : Calendrier de référence des procédures administratives, des études et des différentes phases de travaux de NDDL comportant les dates-clés en vue de la réalisation de l'aérodrome de NDDL.
- Annexe 10 : Dossier d'enquête d'utilité publique et dossier des engagements de l'Etat.
- Annexe 11 : APS définissant NDDL.
- Annexe 12 : Plan de financement de la concession.
- Annexe 13 : Convention de financement conclue entre le concessionnaire et l'Etat et les collectivités territoriales contributrices.
- Annexe 14 : Garanties financières.
- Annexe 15 : Garantie des actionnaires.
- Annexe 16 : Tarifs des redevances à la date d'entrée en vigueur de la concession.
- Annexe 17 : Evolution prévisionnelle de la moyenne pondérée des redevances aéroportuaires.
- Annexe 18 : Plan d'affaire initial pour la durée de la concession.
- Annexe 19 : Liste des entreprises liées au concessionnaire.

CONVENTION DE CONCESSION RELATIVE À LA CONCESSION DES AÉRODROMES  
DE NOTRE-DAME-DES-LANDES, NANTES-ATLANTIQUE ET SAINT-NAZAIRE - MONTOIR

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 concessionnaire Aéroports du Grand Ouest, au capital de 50 000 euros, ayant son siège à l'Aéroport de Nantes-Atlantique, 44340 Bouguenais, immatriculée au RCS de Nantes sous le numéro 528 963 952, représentée par M. Nicolas Notebaert 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<sup>er</sup>

Dans les conditions définies par la présente convention et le cahier des charges annexé, l'Etat confie à la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest, qui l'accepte, la concession des aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir.

## Article 2

Le concessionnaire s'engage à exécuter la concession des aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir 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.

## Article 4

La durée de la présente convention est de cinquante-cinq (55) ans à compter de son entrée en vigueur.

Pour l'Etat :

M. Thierry Mariani, secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports.

Pour la société :

M. Nicolas Notebaert, président de la société Aéroports du Grand Ouest.

Fait à Paris, le 23 décembre 2010.