



Convention relative aux études et aux procédures préalables à la finalisation du programme du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN13 entre Evreux et Chaufour-lès-Bonnières

Entre

L'État, ministère de la Transition Écologique et Solidaire, représenté par Monsieur le Préfet de la Région Normandie,

Ci-après désigné l' « Etat »,

De première part,

ET

La Région Normandie, dont le siège est situé Abbaye aux dames, Place Reine Mathilde, CS 50523, 14035 Caen Cedex représentée par M. Hervé Morin, son Président, autorisé par délibération en date du 17 février 2020 à signer la présente convention,

Ci-après désignée la « Région »

De deuxième part,

ET

La Société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN), Société Anonyme au capital social de 14 000 000,00 Euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Nanterre sous le numéro 632 054 029, dont le siège social est situé 30 boulevard Gallieni, 92130 Issy-les-Moulineaux,

Représentée par Monsieur Arnaud QUEMARD, en qualité de Président Directeur Général de SAPN, dûment habilité aux fins des présentes,

Ci-après désignée « SAPN »,

De troisième part.

Pour les besoins de la Convention, l'Etat, la Région et SAPN pourront être dénommés collectivement les « Parties » et individuellement la « Partie »

Préambule

Le projet d'aménagement de la RN13 entre Evreux et l'autoroute A13 au droit de Chauffour-lès-Bonnières a fait l'objet, dès le début des années 2000, d'études préliminaires ainsi que d'un premier processus de concertation auprès des élus et des représentants du territoire. Une décision ministérielle en date du 4 juillet 2005 a retenu la mise en œuvre d'un parti d'aménagement sur place à 2x2 voies avec carrefours dénivelés sur l'ensemble de la section.

Dans ce cadre, le 6^e avenant à la convention de concession conclue entre l'Etat et SAPN (approuvé par décret du 5 novembre 2004) confiait à SAPN le financement, la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation de la bretelle de liaison de l'A13 à la RN13 à Chauffour-lès-Bonnières d'une longueur d'environ 2,4 km.

Par la suite, le Projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN13 n'a pas fait l'objet d'inscription ni au Programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) ni au CPER 2015-2020. Ses études ont été suspendues en 2007 et n'ont jamais repris depuis.

En raison de l'interruption des études relatives à la partie non concédée de l'Opération, la réalisation de la liaison autoroutière entre la RN13 et l'A13 à Chauffour-lès-Bonnières prévue par l'avenant à la convention de concession entre l'Etat et SAPN n'a pas été réalisée.

En 2017, le Conseil Régional de Normandie a indiqué son souhait de relancer le Projet et d'assurer la maîtrise d'ouvrage de celui-ci, en prenant en charge l'intégralité de son financement sur le réseau routier national non concédé. Par courrier en date du 17 avril 2018, la ministre chargée des transports a donné son accord de principe sur cette proposition.

Les objectifs poursuivis par le Projet sont les suivants :

- faciliter les échanges routiers entre l'Est et l'Ouest de la Normandie et renforcer l'attractivité d'Evreux Portes de Normandie en améliorant sa liaison routière avec l'Île de France ;
- améliorer les conditions de sécurité et de lisibilité de l'axe, notamment par l'homogénéisation de l'itinéraire et la suppression des carrefours plans et accès directs ;
- augmenter la capacité de l'infrastructure pour répondre aux besoins futurs liés à l'évolution du trafic ;
- dévier l'agglomération de Chauffour-lès-Bonnières ;
- réduire les impacts environnementaux (bruit, pollution, rejets d'eaux pluviales, etc.) de l'infrastructure actuelle sur les milieux naturels et humains.

Au regard des compétences attribuées par la loi à la Région, le portage du Projet par la Région Normandie s'effectuera dans le cadre d'un mandat de maîtrise d'ouvrage (établi à titre gracieux) et conforme aux dispositions de l'article L 2422-5 du code de la commande publique et suivants. En vertu de ce même article, la signature d'un tel contrat requiert que le programme du Projet ait été finalisé (ce qui se traduit, pour un projet d'aménagement routier du RRN, que la déclaration d'utilité publique (DUP) ait été obtenue par l'Etat) et que son enveloppe financière prévisionnelle ait été arrêtée.

La présente convention (ci-après la « Convention ») se rapporte donc à la définition des études et des procédures nécessaires au Projet jusqu'à la finalisation de son programme. Elle fixe également la répartition des attributions entre l'Etat, la Région et SAPN et précise les modalités de pilotage du Projet, de concertation et de communication afin de garantir la bonne articulation entre les différentes Parties signataires.

L'article L 122-1 du code de l'environnement prévoit que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ». L'ensemble de l'aménagement (sur la section comprise entre Evreux et le raccordement à l'A13, intégrant donc à la fois la partie non concédée et la partie concédée) devra ainsi faire l'objet de dossiers d'études et de procédures communes jusqu'à la DUP.

Il convient de souligner que l'évolution depuis 2005 du contexte d'ensemble, des référentiels techniques ainsi que des exigences environnementales rend nécessaire la reprise et la mise à jour des études menées dans les années 2000.

La Convention est préalable à l'élaboration de la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage (qui interviendra après la finalisation du programme) et qui précisera les modalités des attributions confiées par l'Etat à la Région : compétences déléguées, ouvrages concernés, modalités de contrôle technique, financier et comptable exercé par le maître d'ouvrage aux différentes phases du Projet ainsi que les conditions de son financement.

Dans la Convention, « le projet » désigne l'intégralité du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN13 entre Evreux et le point de raccordement à l'A13 au Nord de Chaufour-lès-Bonnières. Son périmètre inclut :

- la section de la RN13 comprise entre l'échangeur avec la RN1013 à l'Est d'Evreux et la commune de Chaignes, dont l'aménagement a vocation à être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Région et qui est désignée dans la présente convention comme « la partie non concédée » du Projet. Cette partie non concédée inclut également le traitement domanial et le réaménagement de la section existante de la RN13 entre Chaignes et l'échangeur n°15 de l'A13 (cette section se voyant délestée de son trafic suite à la mise en service de l'antenne de Chaufour) ;
- la section autoroutière de raccordement entre la RN13 à Chaignes et l'A13 au Nord de Chaufour-lès-Bonnières, qui sera mise en œuvre sous la maîtrise d'ouvrage de SAPN et qui est désignée dans la Convention comme « la partie concédée » du Projet.

En fonction de l'avancée des études et après concertation avec le gestionnaire de la RN13, les acteurs locaux et le public, les caractéristiques de l'échangeur n° 15 pourront faire l'objet d'adaptations (suppression, augmentation ou réduction de la capacité ...).

Dans la Convention, « l'Instruction technique » désigne l'Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, prise en application de l'Instruction du gouvernement du 29 avril 2014 relative au même objet. La « circulaire n°87-88 » désigne quant à elle la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 « Construction et aménagement des autoroutes concédées ». Ces deux textes s'appliquent dans leurs versions les plus récentes.

En conséquence des éléments rappelés dans le préambule, il a été convenu ce qui suit :

Article 1. Objet de la convention

La Convention a pour objet de définir le contenu des missions et les attributions respectives de l'Etat, de la Région et de SAPN pour la réalisation des études listées à l'article 4.1 ci-après et le portage des procédures du projet d'aménagement de la RN13 entre Evreux et Chauffour-lès-Bonnières, jusqu'à la finalisation du programme du Projet au sens du code de la commande publique (cette finalisation intervenant nécessairement après l'obtention de la DUP et l'approbation du dossier de demande de principe).

Article 2. Programme fonctionnel et technique de l'opération

Le Projet consiste en l'aménagement d'une liaison à 2x2 voies avec carrefours dénivelés entre l'échangeur RN13/RN1013 à l'Est d'Evreux et l'A13 au Nord de Chauffour-lès-Bonnières, en reprenant en grande partie le tracé de la RN13 actuelle (cf. le plan de situation en Annexe 1).

La partie non concédée du projet (aménagement de la RN13 entre l'échangeur avec la RN1013 et la commune de Chaignes) se verra attribuer le statut de route express tandis que la partie concédée (barreau de raccordement entre Chaignes et l'A13 au Nord de Chauffour-lès-Bonnières) se verra conférer le statut autoroutier.

Le Projet inclut également la réalisation des itinéraires de substitution rendus nécessaires par l'attribution du caractère de route express aux sections aménagées sur place de la RN13.

Les études menées antérieurement et la décision ministérielle de 2005 avaient retenu pour le Projet les principes d'aménagement suivants (cf. Plan des aménagements retenus à l'issue de la concertation de 2004 en Annexe 2) :

- la réutilisation de la RN13 actuelle à 2x2 voies en entrée d'Evreux, sur son assiette au sud de la Base Aérienne 105 s'étendant sur une longueur de 3 km ;
- la réutilisation de la déviation de Pacy-sur-Eure, franchissant l'Eure et longue de 5.6 km ;
- l'aménagement sur place (ASP) des deux sections intermédiaires de la RN13 sur respectivement 3 km et 7,2 km d'est en ouest ;
- une déviation de Chauffour-lès-Bonnières par le Nord au moyen d'un tracé neuf long de 2,4 km.
- un nouvel échangeur de raccordement sur l'A13.

Dans le cadre des nouvelles études faisant l'objet de la Convention, ces principes d'aménagement pourront être repris en tant que principes de référence. Ils seront cependant adaptés en tant que de besoin en fonction de l'avancée des études menées, de l'instruction menée par les services de l'Etat en application de l'Instruction technique et de la Circulaire n°87-88 ainsi que des résultats des phases de participation avec le public.

Article 3. Normes, référentiels techniques et règles de l'art à mettre en œuvre

L'ensemble des normes en vigueur et des référentiels techniques relatifs au réseau routier national doivent être respectés.

L'intégralité du Projet d'aménagement à 2x2 voies (partie non concédée et partie concédée) sera conçue conformément à l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) dans sa version actualisée de mai 2015, suivant la catégorie L2.

Les instructions applicables à la partie concédée de l'opération figurent en annexe au cahier des charges de la convention de concession SAPN.

Article 4. Programme des études et procédures réglementaires associées

Article 4.1 Programmes des études

Le programme des études couvert par la Convention comporte les études d'opportunité de phase 1, les études d'opportunité de phase 2 et les études préalables à l'enquête publique, telles que définies par l'Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, pour l'ensemble du Projet. Ce programme d'études couvre également les études du dossier de demande de principe telles que définies dans la circulaire 87/88 pour la partie relevant du réseau autoroutier concédé, qui pourront reprendre les éléments produits dans le cadre des études d'opportunité et des études préalables à l'enquête publique citées précédemment.

Chacune des phases d'études citées précédemment donnera lieu à la production d'un dossier d'études dont le contenu sera conforme aux prescriptions fixées dans la partie 3 de l'Instruction technique.

Au regard des dispositions de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, les études couvertes par la Convention porteront de manière globale sur l'intégralité du Projet.

Le dossier de demande de principe réalisé par SAPN fera l'objet d'une décision ministérielle avant le lancement de l'enquête publique.

A l'issue de la déclaration d'utilité publique, un dossier de programme de l'opération tel que défini à la partie 3.6 de l'Instruction technique devra également être produit.

Les études de conception détaillée ainsi que le document d'avant-projet éventuel, ne sont en revanche pas couverts par la Convention ; ils relèveront de la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage mentionnée dans le préambule.

Article 4.2 Procédures et dossiers réglementaires associés

La Convention couvre l'ensemble des procédures réglementaires nécessaires au projet jusqu'à la finalisation de son programme (cette finalisation intervenant après la DUP du projet). Au regard des caractéristiques prévisionnelles du Projet, ces procédures incluent notamment les procédures ci-dessous, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive :

- en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, procédure d'information ou de saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en fonction notamment de l'estimation du coût total du Projet ;
- en fonction de la procédure applicable parmi celles mentionnées dans le point précédent et suivant la décision éventuelle de la CNDP, organisation d'une concertation sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP ou d'un débat public ;
- concertation interservices telle que définie dans la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales ;
- procédure d'évaluation environnementale incluant la saisine de l'Autorité environnementale (CGEDD) ;
- le cas échéant, en fonction des modalités de financement du Projet, contre-expertise de l'évaluation socio-économique du Projet par le Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) ;
- procédure de déclaration d'utilité publique, de mise en comptabilité des documents d'urbanisme et de classement en route express faisant l'objet d'une enquête publique préalable.

La Convention ne couvre pas en revanche la procédure d'autorisation environnementale, qui relèvera de la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage mentionnée dans le préambule, de même que les procédures relatives aux acquisitions foncières.

Les procédures couvertes par la Convention nécessiteront entre autres la production des dossiers réglementaires ci-dessous (sans que cette liste ne soit exhaustive) :

- en fonction de la procédure applicable, dossier d'information ou dossier de saisine de la CNDP. Ce dossier s'appuiera notamment sur le résultat des études d'opportunité de phase 1 ;
- en fonction de la procédure applicable, dossier de débat public ou dossier de concertation ;
- dossier d'enquête publique préalable à la DUP, qui s'appuiera sur le dossier des études préalables et inclura notamment :
 - o une étude d'impact ;
 - o une évaluation des incidences Natura 2000 ;
 - o une évaluation socio-économique ;

- une étude préalable sur l'économie agricole ;
- une évaluation du besoin ainsi que de la faisabilité technique et financière de la réalisation d'aménagements cyclables dans le cadre de la réalisation des itinéraires de substitution, conformément à l'article L.228-3 du code de l'environnement ;
- un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) ;
- dossier des engagements du maître d'ouvrage réalisé conformément à la circulaire n°92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.

Au regard des dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement, les procédures menées jusqu'à la finalisation du programme porteront sur l'intégralité du Projet.

Le contenu des dossiers réglementaires sera par ailleurs conforme aux exigences réglementaires et aux prescriptions de l'Instruction technique.

Si nécessaire, sur la base des éléments produits par la Région, l'Etat se chargera de saisir les Conseils Départementaux de l'Eure et des Yvelines en vue de l'examen de l'opportunité d'éventuels aménagements fonciers, agricoles et forestiers (AFAF). L'ensemble des dépenses relatives aux démarches et mesures d'AFAF seront supportés par la Région pour les frais d'AFAF en lien avec la partie non concédée du Projet et par SAPN pour les frais d'AFAF en lien avec la partie concédée du Projet.

Article 5. Principes régissant la conduite des études

Jusqu'à la finalisation du programme de l'opération, le programme d'études défini dans la Convention sera conduit sous le pilotage de la Région. A ce titre, la Région assurera la production des études visées aux articles 4.1 et 4.2. ci-avant et les dossiers de synthèse résultant de ses propres études et de celles conduites par SAPN.

Compte tenu de l'organisation de projet de la Région mobilisant une prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage, les études seront réalisées par des prestataires extérieurs, sélectionnés après mises en concurrence et désignation des titulaires des marchés. La Région est libre des modalités d'exercice de ses missions d'études et pilotage, dans le respect du code de la Commande publique.

L'Etat ne participera pas au pilotage direct de la réalisation des études (qu'il s'agisse d'études nouvelles à engager ou d'études existantes à actualiser). Il en assurera en revanche le contrôle et la validation, suivant les modalités précisées à l'article 7 ci-après.

SAPN réalisera et fournira à la Région l'ensemble des dossiers évoqués ci-dessous pour la partie concédée du Projet ainsi que l'ensemble des éléments techniques nécessaires à la mise en cohérence et à la mise en forme, par la Région, des dossiers d'études globaux portant sur l'intégralité du Projet.

Dans un premier temps, SAPN fournira à la Région les données existantes dont elle dispose et pouvant servir aux études du Projet, notamment pour les thématiques suivantes :

- trafic (données de comptage existantes sur le réseau SAPN) ;
- inventaire faune-flore ;
- diagnostic foncier (parcellaire, identification des propriétaires) ;
- levé topographique aérien au 1/1000^{ème} ;

- état initial acoustique (présence de points noirs bruit) ;
- état initial air / santé ;
- état initial paysager ;
- diagnostic d'accidentologie et de sécurité sur l'A13 (sachant que la Région pilotera également la réalisation d'un diagnostic d'accidentologie et de sécurité pour la partie non concédée du Projet).

Par la suite, pour la partie concédée du projet, la SAPN produira un dossier de demande de principe (DDP) comprenant notamment :

- la définition des différentes variantes envisagées pour la section autoroutière de raccordement entre la RN13 et l'A13, y compris le réaménagement de l'échangeur existant ;
- les études géométriques des variantes ;
- l'estimation financière du coût des variantes ;
- l'évaluation et la comparaison multicritères de l'impact (environnemental, trafic) de ces variantes qui pourront être mutualisées entre la Région et SAPN.

Lorsque la variante préférentielle aura été arrêtée pour la partie concédée du projet, la SAPN conduira les études préalables à l'enquête publique relatives à cette variante préférentielle mentionnées ci-dessous et en transmettra les résultats à la Région après avis préalable de l'État (GCA) :

- tracé ;
- études géotechniques ;
- études de dimensionnement de chaussées ;
- études hydrauliques, hydrogéologiques et d'assainissement ;
- études relatives à l'impact sur la faune et la flore ;
- études acoustiques ;
- études relatives à la qualité de l'air ;
- étude d'insertion paysagère ;
- étude d'opportunité d'aménagement foncier ;
- identification des réseaux impactés et consultations des concessionnaires concernés.

La réalisation de l'ensemble de ces études pourra être mutualisée entre la Région et SAPN. Une convention ultérieure définira entre SAPN et la Région les modalités de travail et d'échanges de données et documents, ainsi que les conditions de participation financière aux frais des études et diagnostics mutualisés conduits par la Région.

Les éléments transmis comporteront par ailleurs les engagements spécifiques pris par la SAPN concernant la partie concédée du Projet (notamment les mesures envisagées d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux) et qu'elle devra mettre en œuvre lors de la réalisation de la partie du Projet sous sa maîtrise d'ouvrage.

La Région et SAPN se réuniront à intervalles réguliers (a minima bimestriel) sous le pilotage de la Région pour faire des points d'étapes et assurer la coordination des études menées. Pour les thématiques sur lesquelles une étude globale (portant sur l'intégralité du Projet) sera menée sous le pilotage de la Région, un avis de la SAPN sur le cahier des charges de l'étude concernée sera sollicité par la Région.

La Région et SAPN tiendront régulièrement informées la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Normandie et la DIT (sous-directions ARN et GCA) de la nature de leurs échanges.

Article 6. Principes régissant la conduite des procédures réglementaires

Les services de l'Etat (DREAL Normandie et DIT) sont seuls compétents pour assurer le portage des procédures réglementaires nécessaires au Projet jusqu'à la finalisation du programme, notamment celles décrites à l'article 4.2 ci-avant. Ce portage inclut également les éventuels contentieux liés aux procédures. Ce portage se fera sur la base des supports préparés par la Région et validés par les services de l'Etat. L'article 9 de la présente convention en définit les conditions financières entre l'Etat et la Région.

Ainsi, en s'appuyant en tant que de besoin sur SAPN pour les éléments concernant la partie concédée du Projet, la Région produira les dossiers réglementaires requis pour chacune des procédures, notamment les dossiers mentionnés à l'article 4.2 ci-avant et les soumettra pour avis à SAPN. De manière générale, elle assurera la production des versions « projet » de tout document relatif aux procédures réglementaires ou aux démarches administratives associées au Projet (avis d'information pour les phases de participation du public, réponses écrites aux sollicitations du garant de la concertation ou de la Commission Particulière du Débat Public le cas échéant, bilan de la concertation, mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae), mémoire en réponse à l'avis du SGPI le cas échéant, mémoire en réponse au procès-verbal de la commission d'enquête publique préalable à la DUP, rapport de présentation auprès de l'autorité chargée de prendre la DUP, etc.).

Les documents relatifs au Projet et ayant vocation à faire l'objet d'une communication formelle auprès du public seront soumis à la validation préalable de la DREAL Normandie et de la DIT.

La saisine des services instructeurs et des différentes instances prévue dans le cadre de chacune des procédures (information/saisine de la CNDP, concertation interservices, saisine de l'Ae, saisine du SGPI le cas échéant, demande d'ouverture d'enquête publique auprès de la préfecture, etc.) ne pourra être effectuée que par la DREAL Normandie ou la DIT (en fonction de leurs attributions respectives), sur la base des dossiers fournis par la Région et validés par l'Etat dans les conditions décrites à l'article 7 ci-après.

Lors des phases de participation du public (concertation, enquête publique, etc...), les réunions publiques seront formellement organisées sous l'égide de l'Etat (DREAL Normandie), en présence de la Région et de SAPN. Les modalités d'intervention seront préalablement définies entre l'Etat, la Région en tant que pilote de projet et SAPN en tant que maître d'ouvrage. Dans le cadre des phases réglementaires de participation du public, la DREAL Normandie, pour la partie concernant le réseau routier national, restera le seul représentant officiel de la maîtrise d'ouvrage vis-à-vis des interlocuteurs du projet et notamment vis-à-vis des autorités intervenant dans le cadre de la participation du public (garant de la concertation, CNDP, Autorité environnementale, SGPI le cas échéant, commission d'enquête publique, préfectures, etc.) ainsi que des parlementaires et

représentants des collectivités locales. SAPN sera associée à l'ensemble de ces phases pour la partie concernant le réseau autoroutier concédé.

A l'issue des phases de participation du public, l'Etat (DREAL Normandie et DIT) portera, sur la base des productions fournies par la région et la SAPN, les démarches administratives nécessaires à l'obtention des décisions nécessaires à la poursuite du projet (décision ministérielle post-débat public le cas échéant, acte de DUP, etc.). Pour ce faire, il pourra solliciter l'assistance de la Région et de la SAPN en tant que de besoin.

Article 7. Contrôle et validation des missions par l'Etat

La DREAL Normandie constitue l'interlocuteur principal de la Région pour ses échanges avec l'Etat au titre du projet. Tout au long de l'avancement du projet, la DREAL pourra solliciter la DIT (ARN, GCA et la Mission d'Appui du Réseau Routier National - MARRN), la DIR Nord-Ouest et toute autre entité au besoin pour toute question technique qu'elle estime devoir être partagée.

La prise en compte des enjeux d'entretien et d'exploitation des futurs ouvrages devra être effective tout au long des études du projet. Pour la partie non concédée du Projet, les prescriptions du chapitre 1.3 de l'Instruction technique devront à ce titre être respectées. L'avis de la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (DIR NO) sera sollicité en tant que de besoin pendant l'élaboration du projet et, dans tous les cas, préalablement à la validation des dossiers d'études mentionnés à l'article 4.1 ci-avant.

A la suite de l'entrée en vigueur de la Convention, la Région établira et transmettra à la DREAL pour validation par la DIT un Plan Qualité de l'Opération (PQO) dont le contenu sera conforme à la partie 5.1 de l'Instruction technique. La Région veillera par la suite à mettre régulièrement à jour ce PQO en fonction de l'avancée du projet.

Chacun des dossiers d'études mentionnés à l'article 4.1 ci-avant (études d'opportunité de phase 1, études d'opportunités de phase 2 et études préalables à l'enquête publique) sera soumis à l'approbation de l'Etat (DIT). Les modalités prévues de mise en œuvre sont les suivantes :

- le dossier sera transmis par la Région à la DREAL Normandie et la DIT. En complément du dossier produit, la Région fournira également les éléments de contrôle intérieur (pour tous les dossiers d'études) et extérieur (pour le dossier des études préalables) mis en place et le détail des suites données ;
- cette transmission s'accompagnera de l'organisation par la Région d'une réunion de présentation du dossier auprès des services de l'Etat par la Région en présence de la SAPN ;
- dans un délai maximal de trois (3) mois après cette réunion, l'Etat établira un avis formalisé sur le dossier transmis. Pour le dossier des études préalables, la DIT (MARRN et GCA) sera sollicitée pour mener un audit de sécurité routière en phase de conception tel que prévu à la partie 2.8.3 de l'Instruction technique ;
- au vu des conclusions de l'audit de sécurité routière, la Région produira un rapport en réponse tel que prévu par l'Instruction technique ;
- l'avis formalisé de l'Etat sur le dossier d'études concerné pourra en tant que de besoin demander la production d'une nouvelle version du dossier prenant en compte des demandes de compléments ou de modifications. Ce dossier sera à nouveau soumis à la validation de l'Etat ;

- une décision d’approbation formelle du dossier par l’Etat viendra clôturer la démarche.

Les dossiers réglementaires mentionnés à l’article 4.2 ci-avant devront également faire l’objet d’une validation par l’Etat (DIT) qui interviendra préalablement à la saisine par l’Etat des services instructeurs ou des instances mentionnées à l’article 6. Cette validation ne pourra avoir lieu qu’après l’organisation d’un point d’arrêt, tel que prévu ci-après. La Région apportera aux dossiers réglementaires l’ensemble des modifications demandées par la DREAL et la DIT.

Les étapes majeures du projet (et notamment celles précisées ci-dessous) feront l’objet d’un point d’arrêt organisé par la DIT auxquels participeront la DREAL Normandie, la Région et la SAPN :

- Préalablement à l’information/saisine de la CNDP ;
- Préalablement au lancement de la concertation/du débat public ;
- Postérieurement à la concertation/au débat public ;
- Préalablement à la concertation interservices ;
- Le cas échéant, préalablement à la saisine du SGPI ;
- Préalablement à la saisine de l’Autorité environnementale ;
- Préalablement au lancement de l’enquête publique
- Postérieurement à la remise des conclusions de la commission d’enquête ;
- Préalablement à la publication du dossier des engagements du maître d’ouvrage ;
- Préalablement à la finalisation du programme de l’opération.

En tant que de besoin, la DREAL Normandie ou la DIT pourront demander la mise en place de points d’arrêts supplémentaires en fonction de difficultés particulières liées au projet ou de l’organisation de procédures associées.

Article 8. Gouvernance du Projet

La gouvernance du Projet s’organise autour des instances suivantes :

- Un comité de pilotage : le COPIL aura pour objectif d’informer ses membres sur l’avancement du projet. Il servira également d’instance d’échange sur les grandes orientations à donner au projet et sera responsable de la validation du planning et du plan de financement du projet. Le COPIL sera coprésidé par l’Etat (représenté par le préfet de Région) et la Région. La liste de ses membres sera conjointement arrêtée par l’Etat, la Région et SAPN. Le comité de pilotage sera mis en place et ses règles de fonctionnement définies (périodicité, convocation, ordre du jour, modalités de prise de décision...) dans un délai maximum de 6 mois après l’entrée en vigueur de la présente convention.
- Un comité technique : le COTECH aura pour objectif de présenter les résultats de phases d’études spécifiques et servira de lieu d’échange sur des points techniques particuliers du projet. Il préparera les éléments d’information et les projets de décisions à soumettre au COPIL. Le COTECH sera coprésidé par l’Etat (représenté par la DREAL Normandie) et la

Région. La liste de ses membres sera conjointement arrêtée par l'Etat, la Région et SAPN. Le comité de technique sera mis en place et ses règles de fonctionnement définies dans un délai maximum de 3 mois après l'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 9. Modalités de financement

Le financement de l'ensemble des coûts internes et externes nécessaire aux procédures et à l'élaboration des études et dossier couverts par la Convention reste intégralement pris en charge, chacune en ce qui la concerne, par la Région et SAPN. Sous réserve de l'organe délibérant à venir, une convention ultérieure entre la Région et SAPN définira les modalités de financement des études mutualisées.

Aucune participation financière pour ces études et procédures ne sera apportée par l'Etat au titre du budget du réseau routier national.

En outre, la Région financera, par fonds de concours auprès du programme 203, les frais divers liés aux procédures et devant être payées directement par l'Etat (par exemple : financement du débat public organisé par la CNDP, remboursement des indemnités dues à la commission d'enquête publique, etc.). Sous réserve de l'organe délibérant à venir, une convention ultérieure de financement entre la Région et l'Etat en définira les modalités pratiques ainsi que les montants et échéanciers.

Article 10. Modification de la Convention

La Convention ne pourra être modifiée que par voie d'avenant signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chacune des parties, dans le respect des mêmes procédures que pour l'adoption de la Convention.

Article 11. Entrée en vigueur - Durée de la Convention

La présente convention entre en vigueur le jour de sa signature par l'ensemble des trois Parties.

Elle prendra fin lorsque le programme du projet (au sens du code de la commande publique) aura été validé par l'Etat (DIT) suivant une décision spécifique ou en cas de résiliation selon les modalités de l'article 12.

Article 12. Résiliation

La présente convention pourra être résiliée à la demande d'une des parties, en cas de non-respect par une autre partie des stipulations de la convention, sur la base d'une demande justifiée et argumentée. La résiliation ne peut être prononcée qu'après mise en demeure restée infructueuse. La résiliation se fait par lettre recommandée avec accusé de réception, avec un préavis de six mois.

Il sera procédé alors à un constat contradictoire des prestations effectuées et restant à réaliser. Le constat contradictoire fera l'objet d'un procès-verbal qui précisera les mesures pour assurer la conservation et la sécurité des prestations exécutées ainsi que le délai et les conditions de remise de l'ensemble des dossiers réalisés.

Article 13. Propriété des documents

Toutes les études et documents établis par la Région en application de la présente convention seront également utilisables par l'Etat et la SAPN, sous réserve des droits relevant de la propriété artistique et intellectuelle.

Article 14. Traitement des litiges

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable tout différend éventuel relatif à l'interprétation des clauses et à l'exécution des missions objet de la présente convention.

A défaut de règlement amiable et de désaccord persistant entre les parties, le Tribunal administratif compétent peut être saisi à l'initiative de la partie la plus diligente.

Article 15. Pièces annexées à la Convention

Les pièces suivantes font partie intégrante de la Convention et doivent être paraphées par les Parties :

- Annexe n°1 : Plan de situation ;
- Annexe n°2 : Plan des aménagements retenus à l'issue de la concertation de 2004.

Fait à EVREUX, le 21 février 2020
pour le Préfet et par délégation,
Pour l'Etat, le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales
Le Préfet de Région,



Pierre-André DURAND

Fabrice ROSAY

Pour la Région,

Le Président,



Hervé MORIN

Pour la SAPN,

Le Président Directeur Général,



Arnaud QUEMARD

Annexes

Annexe 1 : Plan de situation



Annexe 2 : Plan des aménagements retenus à l'issue de la concertation de 2004

