

LIAISON FIXE TRANSMANCHE

CONCESSION QUADRIPARTITE

**FRANCE ET ROYAUME UNI/
FRANCE MANCHE / CHANNEL TUNNEL GROUP**

Texte prenant en compte les trois avenants n°1 du 9 mai 1988, n°2 du 29 juin 1994 et n°3 du 13 juillet 1999 ainsi que les adaptations « article 7.1 » de l'annexe I « Caractéristiques générales de la Liaison fixe. »

S O M M A I R E

PRÉAMBULE

TITRE I : Objet de la Concession

- Article 1^{er}* : Définitions
Article 2 : Objet et assiette de la Concession - Caractéristiques des ouvrages
Article 3 : Entrée en vigueur et durée
Article 4 : Acquisitions foncières et délimitation de la Concession
Article 5 : Dispositions financières

TITRE II : Construction de la Liaison Fixe

- Article 6* : Maître d'œuvre indépendant
Article 7 : Suivi des avant-projets
Article 8 : Passation des marchés
Article 9 : Suivi des travaux de construction
Article 10 : Calendrier
Article 11 : Mise en service et récolement

TITRE III : Exploitation de l'ouvrage

- Article 12* : Tarifs et politique commerciale
Article 13 : Mesures de police et d'exploitation
Article 14 : Entretien de l'ouvrage et continuité de circulation
Article 15 : Sécurité, Sûreté et contrôles frontaliers
Article 16 : Relations avec les usagers
Article 17 : Sous-concession d'installation et activités annexes

TITRE IV : Dispositions communes

- Article 18* : Organisation des Concessionnaires
Article 19 : Répartition des dépenses et recettes
Article 20 : Solidarité des Concessionnaires vis-à-vis des Etats
Article 21 : Responsabilités à l'égard des usagers et des tiers
Article 22 : Obligations d'assurances
Article 23 : Défense et sûreté de la Liaison Fixe
Article 24 : Circonstances exceptionnelles et force majeure
Article 25 : Interruption de la construction ou de l'exploitation par ordre des Gouvernements
Article 27 : Relations avec la Commission intergouvernementale
Article 28 : Libre accès des personnels de contrôle
Article 29 : Impôts et taxes *et partage des bénéfices.*

- Article 30* : Transferts de fonds et règlements financiers
Article 31 : Cession et sûretés
Article 32 : Dispositions relatives aux prêteurs
Article 33 : Propriété intellectuelle et confidentialité
Article 34 : Extension éventuelle de l'ouvrage

TITRE V : Fin de la Concession

- Article 35* : Abandon pour circonstances exceptionnelles ou autres événements
Article 36 : Résiliation pour raisons de défense nationale
Article 37 : Déchéance des Concessionnaires
Article 38 : Indemnisation en cas de résiliation
Article 39 : Conséquences de la fin de la Concession

TITRE VI : Règlement des différends et droit applicable

- Article 40* : Règlement des différends
Article 41 : Droit applicable

*
* *

- ANNEXE I : Caractéristiques générales de la Liaison Fixe
ANNEXE II : Acquisitions et dispositions des terrains
ANNEXE III : Obligations d'assurance
ANNEXE IV : Mise en œuvre de la substitution
ANNEXE V : Dispositions concernant la participation des Concédants aux bénéfices

C O N C E S S I O N

La présente Concession est conclue le 14 mars 1986 entre :

- d'une part, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

et

- d'autre part, France-Manche S.A. et the Channel Tunnel Group Limited.

P R E A M B U L E

Les Gouvernements français et britannique ont adopté des directives et ouvert une consultation en vue de la conception, du financement, de la construction et de l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche entre le Royaume-Uni et la France le 2 avril 1985. Cette consultation a fait l'objet d'une publication au Journal officiel des Communautés européennes (n° C 172/5 du 7 septembre 1985). Dans le cadre des directives de cette consultation, France-Manche S.A. et Channel Tunnel Group Limited ont présenté une offre portant sur un tunnel ferroviaire avec navettes pour véhicules routiers et se sont engagés à présenter aux Gouvernements d'ici à l'an 2000 un projet de liaison routière continue sans rupture de charge qui pourra compléter le premier ouvrage quand les conditions techniques et économiques de réalisation d'une telle liaison le permettront et l'augmentation du trafic le justifiera.

Cette réalisation ne devra pas remettre en cause la rentabilité du premier ouvrage.

Un Traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une Liaison Fixe transmanche a été signé, sous réserve de ratification, à Cantorbéry le 12 février 1986. En vertu de ce Traité, les Hautes Parties contractantes s'engagent à faciliter la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une Liaison Fixe transmanche conformément aux dispositions du Traité, de ses Protocoles et accords additionnels, et d'un contrat de Concession entre les deux Gouvernements et les Concessionnaires. Ces derniers ont l'intention de mobiliser les ressources nécessaires à la réalisation de la Liaison Fixe en recourant à la technique du financement de projet par appel aux marchés internationaux des capitaux.

Ceci exposé, les Parties sont convenues du présent contrat de Concession.

TITRE I

OBJET DE LA CONCESSION

Article 1 Définitions

1.1. Le terme "Traité" désigne le Traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986 à Cantorbéry.

1.2. L'expression "Liaison fixe" désigne la liaison fixe transmanche telle que définie à l'article 1.2 du Traité et décrite dans la présente Concession en son article 2 et à son Annexe I.

1.3. "Les Concédants" désignent le Concédant français et le Concédant britannique.

1.4. "Le Concédant français" est l'Etat français, représenté par le Ministre chargé des Transports ou toute autre autorité habilitée à cet effet.

1.5. L'expression "Le Ministre britannique" désigne le Secretary of State for Transport du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ou toute personne qui serait ultérieurement appelée à assumer ses fonctions en vertu de la présente Concession.

1.6. L'expression "le Concédant britannique" désigne le Ministre britannique.

1.7. Le terme "Les Concessionnaires" désigne l'Entreprise française et l'Entreprise britannique, ou toute personne morale à laquelle l'une ou l'autre aurait cédé ses droits, ou qui lui aurait succédé, en application des dispositions des article 31 ou 32 de la présente Concession.

1.8. "La Commission intergouvernementale" désigne la Commission établie en application de l'article 10 du Traité.

1.9. "Le Comité de sécurité" désigne le Comité de sécurité instauré par l'article 11 du Traité.

1.10. "L'Entreprise britannique" désigne la société "The Channel Tunnel Group Limited" ou toute entité substituée en application des dispositions des articles 31 ou 32 de la présente Concession.

1.11. "L'Entreprise française" désigne la société "France-Manche S.A." ou toute entité substituée en application des dispositions des articles 31 ou 32 de la présente Concession.

1.12. L'expression "Société associée" à l'Entreprise française ou à l'Entreprise britannique désigne :

- (a) une société qui détient directement ou indirectement dans l'Entreprise concernée plus de 50 % des droits de vote ou des actions ordinaires composant son capital ; ou
- (b) une société dont plus de 50 % des droits de vote ou des actions ordinaires sont détenus par l'Entreprise intéressée ; ou
- (c) une société dont plus de 50 % des droits de vote ou des actions ordinaires composant son capital sont directement ou indirectement détenus par une entreprise tierce, qui relève également du point (a) ci-dessus.

L'expression "actions ordinaires du capital" désigne :

- au Royaume-Uni, toutes les actions émises par l'Entreprise ou la société concernée autres que les actions dont les détenteurs ont droit à un dividende fixe à l'exclusion de tout autre droit au bénéfice de l'Entreprise ou de la société considérée.

- En France, toutes les actions émises par l'Entreprise ou la société considérée dont les détenteurs n'ont aucun droit particulier en matière de distribution des dividendes ou de vote.

1.13. L'expression "durée de la Concession" désigne la période s'étendant de la date d'entrée en vigueur du présent contrat jusqu'à et y compris la date à laquelle quelle qu'en soit la raison- la construction ou l'exploitation de la Liaison Fixe prennent fin.

1.14. 'L'expression "Circonstances exceptionnelles" a le même sens qu'à l'article 6 du Traité.

1.15. "Le Maître d'œuvre" désigne les maîtres d'œuvre nommés en application de l'article 6 de la présente Concession

1.16. L'expression "Défense nationale" a le même sens qu'à l'article 15 (3) du Traité.

1.17. "Les Etats" désignent le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République française.

1.18. "Filiale" de l'Entreprise française ou de l'Entreprise britannique désigne une société qui relève du paragraphe (b) de la définition de l'expression "Société associée".

1.19. "Projet" signifie le projet de construction et d'exploitation de la Liaison Fixe.

1.20. Le terme "Documents" désigne tous dessins, rapports, études et documents similaires (y compris leurs supports informatiques) et inclut les droits d'auteur qu'ils incorporent.

1.21. Le terme "Usagers" désigne les utilisateurs de la Liaison Fixe, c'est-à-dire les voyageurs individuels ou groupés, accompagnés ou non d'un véhicule, les transporteurs routiers, ainsi que le British Railways Board et la Société Nationale des Chemins de Fer français.

2. Les termes utilisés dans la présente Concession et qui sont également utilisés dans le Traité ont le même sens que dans le Traité.

3. Dans tous les cas où la présente Concession prévoit un accord ou une approbation, un tel accord ou approbation pourra être donné sous conditions, et le non-respect de cette ou de ces conditions sera considéré comme la violation d'une obligation édictée par la présente Concession.

Article 2

Objet et assiette de la Concession ; Caractéristiques des ouvrages

2.1 Dans les conditions prévues par la présente Concession, les Concessionnaires ont le droit et l'obligation d'assurer conjointement et solidairement la conception, le financement, la construction et l'exploitation, pendant la durée de la Concession, d'une Liaison Fixe à travers la Manche entre le département du Pas-de-Calais en France et le Comté de Kent en Grande-Bretagne. Les Concessionnaires agissent à leurs risques et périls et sans appel à des fonds gouvernementaux ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale, quels que soient les aléas rencontrés durant la Concession. Les Concédants coordonnent autant que possible leur action afin d'adopter les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toute mesure, y compris au niveau international, qui sont nécessaires à la conception, au financement, à la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe par les Concessionnaires en conformité avec la Concession. Les deux Gouvernements garantissent aux Concessionnaires, dans le cadre des droits nationaux et communautaires, la liberté de fixer leurs politiques commerciales.

Sous réserve des dispositions de la présente Concession, des lois et règlements nationaux et communautaires ainsi que de leurs engagements internationaux, y compris le Traité, les Concédants

n'interviennent pas dans la gestion ou dans l'exploitation de la Liaison Fixe. Ils prennent toutes les dispositions souhaitables pour réaliser, dans le respect des procédures en la matière, les infrastructures nécessaires à un écoulement satisfaisant du trafic.

2.2. La Liaison Fixe comprend un double tunnel ferroviaire assorti d'une galerie de service, forés sous la Manche entre Fréthun dans le Pas-de-Calais et Cheriton dans le Kent, ainsi que des aires terminales et installations spécifiques réservées au Contrôle de l'accès aux tunnels et de la sortie de ceux-ci et, notamment, aux contrôles frontaliers ; elle inclut également toute autre installation ou extension, notamment destinée au fret, dont les Concédants et les Concessionnaires conviennent qu'elles feront partie de la Liaison Fixe. Cette dernière comprend également toutes installations auxiliaires, les raccordements avec les réseaux de transports existants, le matériel et les équipements fixes et mobiles, y compris le matériel roulant nécessaire à une exploitation sûre et efficace par navettes ferroviaires entre les deux terminaux

2.3. Les Concessionnaires sont autorisés à percevoir des péages et redevances pour le passage et pour l'exploitation des installations annexes pendant la durée de la Concession. Les Concessionnaires s'engagent à supporter toutes les charges qui leur incombent au titre de la présente Concession.

2.4. Les caractéristiques générales de la Liaison Fixe et les normes applicables à sa construction et à son exploitation sont fixées à l'annexe I.

Article 3 **Entrée en vigueur et durée**

3.1 La Concession devient exécutoire dès que les trois conditions suivantes sont remplies :

- (a) au Royaume-Uni, la sanction royale - "Royal Assent" - donnée à une loi conférant certains pouvoirs au Ministre britannique et comportant un certain nombre de dispositions relatives à la Liaison Fixe.
- (b) acceptation par les Concessionnaires des termes de la loi britannique visée au point (a). Celle-ci sera réputée acceptée sauf si les Concessionnaires notifient leur opposition au Ministre britannique dans les 15 jours suivant la sanction royale - "Royal Assent" - donnée à cette loi.
- (c) entrée en vigueur du Traité.

3.2 La Concession expire le quatre-vingt-dix neuvième anniversaire suivant la date de son entrée en vigueur, à moins que les Concessionnaires n'aient notifié par écrit aux Concédants, le 28 juillet 2051 ou avant cette date, qu'elle prendra fin au soixante-cinquième anniversaire de son entrée en vigueur.¹

3.3. Cet article s'entend sous réserve des dispositions des articles 5.3, 29 et 32 ainsi que du titre V.²

Article 4 **Acquisitions foncières et délimitation de la Concession**

4.1 En ce qui concerne la France :

¹ **Avenant n°3 du 13 juillet 1999.** Nota : La durée de la Concession avait fait l'objet d'un avenant à la Concession (avenant n°2 du 29 juin 1994) et l'article 3.2 se lisait alors comme suit : « La Concession expire le soixante-cinquième anniversaire suivant la date de son entrée en vigueur ». Le texte d'origine était le suivant : « La Concession expire le cinquante-cinquième anniversaire suivant la date de son entrée en vigueur »

² La référence à l'article 32 a été introduite avec l'avenant n°3 à la Concession.

4.1.1 Les terrains et ouvrages appartenant à l'Etat sont mis à la disposition des Concessionnaires en tant que de besoin. Si des acquisitions foncières sont nécessaires, elles font l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique Concessionnaires.

4.1.2 Les terrains et dépendances immobilières de la Concession font l'objet d'une délimitation par l'Etat et le Concessionnaire concerné ; ils procèdent à cet effet à un bornage des biens concédés, de manière conjointe et dans l'année qui suivra le récolement des travaux. Un procès-verbal contradictoire de cette opération est établi. Le bornage est révisé en cas de modification de l'assiette de la Concession.

4.1.3 La Liaison Fixe, telle qu'elle est délimitée, fait partie du domaine public de l'Etat.

4.2 En ce qui concerne le Royaume-Uni :

Il est entendu que le Ministre britannique aura acquis en pleine propriété, libres de toute servitude ou hypothèque tous les terrains et tous les droits y afférents requis par la construction ou l'exploitation de la Liaison Fixe. De même, les Concessionnaires se verront accorder les droits nécessaires portant sur ces terrains, conformément aux dispositions de l'annexe II de la présente Concession.

L'annexe II contient les dispositions qui régissent, entre le Ministre britannique et les Concessionnaires, l'acquisition et la disposition ultérieure de ces terrains et des droits y relatifs.

Article 5 **Dispositions financières**

5.1. Les Concessionnaires doivent se porter réciproquement garants vis-à-vis des Concédants de leurs obligations au titre de la Concession et de celles de leurs Sociétés associées respectives, liées à l'exécution de la Concession.

5.2. Avant le début des travaux de forage du tunnel sous-marin, les Concessionnaires doivent justifier à la demande de la Commission intergouvernementale d'engagements de financement fermes et fiables pour réaliser l'ouvrage et de l'existence, dans ces accords, de clauses de sauvegarde qui permettent d'empêcher la poursuite des travaux s'il s'avérait que le niveau de tels engagements n'est pas suffisant pour achever ces travaux.

5.3. Au cas où les engagements de prêt des bailleurs de fonds vis-à-vis des Concessionnaires ne deviendraient pas effectifs, les Concessionnaires doivent, sauf accord contraire donné par les Concédants, mettre fin à la Concession par voie de notification aux Concédants. Aucune indemnité ne sera due aux concessionnaires. Les dispositions de l'article 39 s'appliquent à cette résiliation.

5.4. Chacun des Concessionnaires doit constituer auprès de chacun des Concédants une garantie bancaire d'un montant de deux millions d'écus à l'entrée en vigueur de la Concession, si à cette date ils ne peuvent pas faire la preuve de la réalisation de travaux pour un montant de cent millions d'écus. Si des garanties bancaires sont constituées, il en sera donné mainlevée aussitôt que la réalisation des travaux aura atteint un montant de cent millions d'écus.

5.5. Jusqu'à la date limite stipulée au 34.5 les Concessionnaires, sauf accord préalable écrit de la Commission intergouvernementale, ne peuvent se livrer, directement ou par filiales interposées, à aucune autre activité que la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe et des installations annexes prévues en application de l'article 17.

5.6. Les Concédants rappellent que les Concessionnaires ou toute personne agissant pour leur compte ne peuvent se prévaloir d'aucun accord de leur part à toutes données techniques, économiques ou financières du projet. Tout document financier doit citer expressément cette disposition.

TITRE II

CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE

Article 6

Maître d'œuvre indépendant

6.1 Les Concessionnaires désignent à leurs frais un ou plusieurs maîtres d'œuvre -"le Maître d'œuvre"- qui sont réputés avoir été agréés par la Commission intergouvernementale à moins qu'une objection motivée ne soit formulée par cette dernière dans un délai de quinze jours à compter de la notification de l'identité du Maître d'œuvre. Celui-ci est chargé d'une mission permanente d'expertise et de contrôle des travaux réalisés ou en cours de réalisation, du contrôle de la conformité desdits ouvrages aux stipulations de la Concession et aux règles de l'art. Il veille au respect des contrats de construction, des délais et des coûts.

Tout projet soumis à la Commission intergouvernementale dans les conditions prévues à l'article 7 doit être accompagné de l'avis du Maître d'œuvre. La Commission intergouvernementale peut également le consulter sur toute question mentionnée à l'article 9. Elle en informe simultanément les Concessionnaires par écrit. Ceux-ci peuvent formuler préalablement leurs observations sur tous rapports et informations fournis par le Maître d'œuvre à la Commission intergouvernementale.

6.2 La mission de cet organisme au titre du présent article prend fin lors du récolement des travaux.

Article 7

Suivi des avant-projets

7.1 L'adaptation éventuelle des caractéristiques générales et des codes, normes et règlements définis en annexe I est soumise à la Commission intergouvernementale par les Concessionnaires. A défaut d'opposition de cette dernière, motivée par des raisons de défense, de sûreté, de sécurité ou d'environnement, dans le mois suivant sa saisine, la proposition des Concessionnaires est considérée comme acceptée. Il en va de même pour l'approbation des codes, normes et règlements dont la fixation résulte, d'après l'annexe I, d'un accord de la Commission intergouvernementale.

7.2 Les avant-projets, établis conformément aux caractéristiques générales et aux codes, normes et règlements de la Liaison Fixe définis à l'annexe I sont communiqués à la Commission intergouvernementale. Ils peuvent être exécutés si la Commission n'a pas, pour des raisons de défense, de sûreté, de sécurité, d'environnement ou de non conformité avec l'annexe I et dans un délai de quinze jours à compter de la réception des documents, notifié son opposition.

7.3 Les Concessionnaires peuvent demander au Maître d'œuvre d'examiner les objections élevées en application des paragraphes 7.1 et 7.2. Si l'avis de ce dernier rejoint celui de la Commission intergouvernementale, les Concessionnaires se rangent à la position de celle-ci. Sinon, le Maître d'œuvre indépendant tente de trouver, en concertation avec la Commission intergouvernementale et les Concessionnaires, une solution acceptable pour tous, dans un délai de quinze jours. Si une telle solution n'est pas trouvée, l'objection est maintenue.

7.4 La Commission intergouvernementale prend, dès qu'elle est constituée, toute disposition nécessaire pour l'application des paragraphes 7.1 et 7.2.

Article 8

Passation des marchés

8.1 Conformément aux dispositions de la déclaration du 26 juillet 1971 des représentants des Gouvernements des Etats membres, réunis au sein du Conseil, relatives aux procédures à suivre en matière de concession de travaux (J.O.C.E. n° C 82 du 16 août 1971), pour les contrats qu'ils adjugent à des tierces personnes au sens du titre II de la susdite déclaration, les Concessionnaires ou le groupement des entreprises de construction doivent appliquer les règles fixées au titre II et dans la Directive du Conseil du 26 juillet 1972 n° 72/277/CEE (J.O.C.E. n° L 176 du 03 août 1972).

8.2 Les Concessionnaires doivent fournir aux Gouvernements, et mettre à jour périodiquement, la liste des sociétés qui ne sont pas tierces parties par rapport aux Concessionnaires au sens dudit titre II.

8.3 Les Concessionnaires ne doivent pas faire de discrimination du point de vue de la nationalité à l'égard des nationaux des autres Etats membres de la Communauté économique européenne, dans l'attribution des contrats de sous-traitance et d'équipements à des tierces parties.

Article 9

Suivi des travaux de construction

Les Concessionnaires fournissent à la Commission intergouvernementale tous rapports et informations qu'elle peut raisonnablement demander afin de déterminer jusqu'à quel point :

- a) la construction de Liaison Fixe par les Concessionnaires est conforme aux avant-projets prévus à l'article 7 et au calendrier prévu à l'article 10 ;
- b) le coût de la construction de la Liaison Fixe est compatible avec les moyens de financement disponibles.

Article 10

Calendrier

10.1 Les études préliminaires et les travaux préparatoires doivent être achevés dans un délai de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Concession.

10.2 La jonction du tunnel de service doit intervenir sept ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Concession.

10.3 Les travaux de construction doivent être achevés dans un délai de dix ans à compter de la date de l'entrée en vigueur de la Concession.

10.4 La Commission intergouvernementale est informée du programme proposé pour l'exécution des travaux.

Article 11

Mise en service et récolement

Aussitôt après l'achèvement des travaux indispensables à l'ouverture de la Liaison Fixe, il est procédé par la Commission intergouvernementale, avec l'assistance des ministères concernés, au récolement des travaux. Au vu du procès-verbal de cette opération, la Commission intergouvernementale autorise, sous réserve de la conformité de l'ouvrage à l'ensemble des prescriptions qui lui sont applicables, notamment celles incluses à l'annexe I éventuellement adaptées, la mise en service immédiate de la Liaison Fixe.

T I T R E I I I

EXPLOITATION DE L'OUVRAGE.

Article 12

Tarifs et politique commerciale

12.1 Les Concessionnaires peuvent fixer librement leurs tarifs, leur politique commerciale et la consistance des services offerts. En particulier, les lois et règlements relatifs au contrôle des prix et des tarifs par les pouvoirs publics ne s'appliquent pas à la Liaison Fixe.

12.2 Les Concessionnaires doivent réserver aux divers usagers un traitement sans discrimination, notamment en ce qui concerne leur nationalité ou le sens de circulation. Ils peuvent toutefois pratiquer une modulation des tarifs conforme à des pratiques commerciales normales.

12.3 Sous réserve des règles communautaires concernant la T.V.A. et de l'approbation par le Conseil des ministres des Communautés européennes d'un projet de directive que la Commission lui a présenté, les péages sont soumis, par application du principe d'égalité de traitement fiscal entre les usagers des modes de transport en concurrence sur la Manche, à la taxe sur la valeur ajoutée au taux applicable aux transports internationaux (taux zéro avec remboursement de la taxe en amont). Dans le cas où le régime de la T.V.A. applicable aux transports internationaux serait ultérieurement modifié, les Usagers de la Liaison Fixe continueraient à bénéficier du principe de l'égalité de traitement fiscal.

12.4 Les Concessionnaires publient leurs tarifs dans les conditions approuvées par la Commission intergouvernementale. Ils notifient à la Commission les tarifs et toute modification de ces tarifs au moins quinze jours avant l'entrée en vigueur.

12.5 Les Concessionnaires peuvent conclure avec les Usagers importants des accords particuliers. La Commission intergouvernementale peut se faire communiquer toute information à ce sujet.

12.6 Sous réserve des dispositions de l'article 28, l'usage de la Liaison Fixe à titre gratuit est interdit.

12.7 Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application des règles nationales et communautaires relatives à la concurrence et aux abus de position dominante.

Article 13

Mesures de police et d'exploitation

13.1 Les mesures de police concernant l'ordre public sont prises par les autorités compétentes en vertu des législations nationales.

13.2 Les Concessionnaires doivent soumettre à l'approbation de la Commission intergouvernementale les règles d'exploitation dont ils proposent l'adoption. L'approbation est considérée comme tacitement obtenue si, à l'expiration d'un délai de trente jours, la Commission n'a pas, soit exprimé son refus motivé, soit prolongé la période d'instruction ; le délai total d'instruction ne peut excéder deux mois.

13.3 Les Concessionnaires ont la faculté de soumettre à la Commission intergouvernementale les observations et suggestions qui leur paraîtraient utiles.

Article 14

Entretien de l'ouvrage et continuité de circulation

14.1 La Liaison Fixe est constamment entretenue en bon état et exploitée par les Concessionnaires à leurs frais, de façon à être adaptée en permanence à l'usage auquel elle est destinée.

14.2 Les Concessionnaires doivent mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre la continuité et la fluidité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité.

14.3 Si des travaux d'entretien, de réparation ou de modifications rendent indispensables l'interruption de la circulation sur la Liaison Fixe ou des restriction substantielles à la circulation, les Concessionnaires doivent informer la Commission intergouvernementale trente jours à l'avance, sauf cas d'urgence ou sauf préavis plus court autorisé par la Commission intergouvernementale. Les Concessionnaires doivent se conformer aux conditions fixées par la Commission pour l'accomplissement de ces travaux de façon, notamment, à pallier les conséquences dommageables à l'égard des Usagers. Ces conditions sont définies avant l'expiration du délai de préavis, après consultation des Concessionnaires.

14.4 Sauf s'il en est décidé autrement par la Commission intergouvernementale, l'interruption ou les restrictions de circulation sont portées à la connaissance du public par les soins des Concessionnaires au moins quinze jours à l'avance, sauf cas d'urgence, par voie appropriée dans les conditions précisées par la Commission intergouvernementale.

Article 15

Sécurité, sûreté et contrôles frontaliers

15.1 Les Concessionnaires, dans le cadre des lois et règlements en vigueur qui leur sont applicables, satisfont à toutes obligations édictées par les Gouvernements ou par la Commission intergouvernementale en ce qui concerne les contrôles de sûreté, de douane, de police, d'immigration, les contrôles sanitaires, phytosanitaires, routiers et vétérinaires ainsi que les services d'incendie, de secours et autres services d'urgence, dans la mesure où ils sont directement liés à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe.

15.2 Les deux Gouvernements organisent les contrôles frontaliers de manière à concilier autant que possible la fluidité et la célérité du trafic avec l'efficacité de ces contrôles. Conformément aux directives communautaires, les Gouvernements facilitent les contrôles et formalités administratives aux frontières dans le cadre d'une coopération bilatérale. A cette fin, les contrôles effectués dans l'emprise de la Concession sont juxtaposés à l'entrée du tunnel. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'exécution éventuelle des contrôles à bord des trains.

15.3 Les coûts engagés pour satisfaire aux obligations édictées par chaque Gouvernement en application des articles 15.1 et 15.2 sont pris en charge par les Concessionnaires ou par les administrations concernées conformément aux pratiques nationales respectives des deux Etats et en respectant le principe de non discrimination lorsque des comparaisons pertinentes peuvent être faites avec d'autres moyens de transport. En ce qui concerne les contrôles frontaliers français, ces installations sont mises gratuitement à la disposition des administrations auxquelles elles sont destinées.

Article 16

Relations avec les Usagers

16.1 Les Concessionnaires établissent un point d'information permanent à l'attention du public. Un registre destiné à recevoir les réclamations et les suggestions des Usagers est tenu à la disposition du public. Les résultats de l'instruction faite par les Concessionnaires sur chaque réclamation ou suggestion sont transcrits sur ce registre. L'Usager concerné reçoit copie de ces résultats. Ce registre est coté et paraphé par les agents désignés par la Commission intergouvernementale. Ces agents ont accès à tout moment à ce registre.

16.2 Les Concessionnaires sont tenus de mettre en place un système d'information à distance pour les Usagers, notamment en cas d'interruption prolongée de la circulation dans la Liaison Fixe.

Article 17

Sous concession d'installations et activités annexes

17.1 Les Concessionnaires peuvent passer librement des contrats de sous-concession pour l'exploitation des installations annexes ouvertes au public ou utiles aux Usagers. Cependant les installations initiales et leurs extensions significatives doivent recevoir l'agrément de la Commission intergouvernementale qui ne prend en compte que la nature et l'importance des activités ainsi que les caractéristiques principales du projet. Le silence gardé pendant plus de trois mois par la Commission intergouvernementale vaut acceptation de sa part. Les législations nationales et communautaires s'imposent aux exploitants.

17.2 Tout usage éventuel autre que celui prévu par la présente Concession, notamment pour le transport d'énergie ou de télécommunications, doit recevoir l'agrément préalable exprès de la Commission intergouvernementale. Cette disposition ne fait pas obstacle à toute utilisation liée à la construction ou à l'exploitation de la Liaison Fixe.

17.3 Les Concessionnaires restent seuls et entièrement responsables vis-à-vis des Concédants des actes et défaillances de leurs sous-concessionnaires dans le cadre de leurs obligations au titre de la Concession.

TITRE IV

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 18 Organisation des Concessionnaires

18.1 Les Concessionnaires constituent un organe commun formé par les représentants désignés par chacun d'eux. Cet organe comprend un nombre en principe égal de représentants nommés par chacun des Concessionnaires.

18.2 Il a notamment pour mission de :

- Coordonner l'ensemble des études et travaux de construction ;
- Coordonner l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage ;
- Représenter les Concessionnaires auprès de la Commission intergouvernementale pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe

18.3 Les Concessionnaires s'engagent à prendre toutes dispositions utiles pour que leurs litiges d'ordre commercial ne portent pas préjudice à l'exécution de la Concession.

Article 19 Répartition des dépenses et recettes

19.1 Les Concessionnaires appliquent le principe du partage égal entre l'Entreprise britannique et l'Entreprise française du prix de revient, de toutes les dépenses et de toutes les recettes de la Liaison Fixe tant pendant la durée de la construction que pendant l'exploitation.

A cet effet, les conséquences de toute imposition indirecte frappant la fourniture des biens ou des services et effectivement supportée par une Entreprise sont comprises dans le calcul des coûts à partager.

19.2 Tout paiement d'égalisation effectué entre l'Entreprise française et l'Entreprise britannique est traité comme une dépense d'immobilisation ou comme un paiement de revenu dans les conditions fixées par la législation fiscale des deux Etats.

Article 20 Solidarité des Concessionnaires vis-à-vis des Etats.

Les Concessionnaires assument conjointement et solidairement vis-à-vis des Etats Concédants les engagements de la Concession.

Article 21 Responsabilité à l'égard des Usagers et des tiers

21.1 Les Concessionnaires sont seuls responsables vis-à-vis des Concédants des dommages causés aux utilisateurs de la Liaison Fixe, ou à des tiers, qui pourraient résulter de sa construction ou de son exploitation. Ils ne peuvent exercer d'action contre les Concédants à raison de ces dommages. Ils doivent garantir les Concédants contre toute condamnation susceptible d'être prononcée à leur encontre pour de tels dommages.

21.2 Les dispositions du paragraphe 21.1 ne s'appliquent pas en ce qui concerne les dommages imputables à une faute grave et caractérisée des Concédants ou de l'un d'entre eux. Dans ce cas, la responsabilité du ou des Concédants peut être recherchée par les Concessionnaires.

21.3 Les Concédants et les Concessionnaires s'informent mutuellement, dès qu'ils en ont connaissance, de toute réclamation ou procédure diligentée à leur rencontre, ou susceptible de l'être, et de nature à porter préjudice à l'autre partie. Ils s'accordent raisonnablement assistance dans leur défense contre de telles réclamations ou procédures.

21.4 Aucune réclamation ou procédure mentionnée dans présent article ne peut faire l'objet d'une transaction sans l'accord préalable et écrit des parties qui pourraient être tenues à une indemnisation.

21.5 Pour les besoins de cet article, l'expression "les Concédants" désigne toute personne ou organisme agissant pour le compte des Concédants, et notamment la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité.

Article 22

Obligations d'assurances

22.1 Les Concessionnaires doivent, avant la date du commencement des travaux ou en temps opportun selon la nature des assurances envisagées, souscrire les assurances décrites dans l'annexe III, et maintenir ces assurances pendant la durée de la Concession. Ils doivent souscrire et maintenir ces assurances pour autant que les marchés mondiaux de ces assurances le permettent à un coût raisonnable, et que les risques à couvrir excèdent la capacité de propre assurance des Concessionnaires telle qu'approuvée par la Commission intergouvernementale.

22.2 Les Concessionnaires doivent communiquer à la Commission intergouvernementale les polices souscrites qui doivent se conformer à l'annexe III. Si, dans les quinze jours suivants cette saisine, la Commission informe les Concessionnaires que ces polices ne sont pas conformes, les Concessionnaires doivent immédiatement faire en sorte qu'elles soient dûment amendées.

Article 23

Défense et sûreté de la Liaison Fixe.

23.1 Les Concessionnaires soumettent à l'approbation des deux Gouvernements tout projet, plan ou disposition concernant la défense et la sûreté de la Liaison Fixe.

23.2 A la demande des deux Gouvernements agissant conjointement à la demande d'un seul des Gouvernements dans les circonstances définies à l'article 6 du Traité, les Concessionnaires prennent toutes mesures intéressant la défense et la sûreté de la Liaison Fixe.

Article 24

Circonstances exceptionnelles et force majeure.

24.1 Aucune des parties à la Concession n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli, ou avoir accompli avec retard, une obligation au titre de cette Concession dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement de circonstances exceptionnelles ou d'autres évènements ou circonstances, et dans la mesure où ils présenteraient les caractéristiques de la force majeure tels que :

- Guerre, déclarée ou non,
- Invasion, conflit armé ou acte d'hostilité d'une puissance étrangère ;
- Emeute, insurrection, acte de terrorisme, de sabotage ou explosion nucléaire, contamination radioactive ou chimique, radiations ionisantes ;
- Tout effet des éléments naturels y compris géologiques qu'il n'était pas possible de prévoir et à laquelle il n'était pas possible de résister ;

- Grève d'une exceptionnelle importance ;
- Agissement d'une partie causant à l'autre partie un préjudice certain et d'une gravité particulière.

Il en sera tenu compte, notamment, pour la durée de l'exécution des obligations visées à l'article 10.

24.2 Toute partie invoquant qu'une circonstance ou événement visé dans l'article 24.1 l'empêche de remplir une de ses obligations au titre de la présente Concession le notifie immédiatement par écrit à toutes les autres parties, en précisant les bases de sa position.

24.3 Toute partie désirant contester la validité d'une telle position ainsi notifiée, notifie cette contestation par écrit à la partie invoquant les circonstance ou événements visés dans l'article 24.1 dans un délai de 28 jours à compter de la date de la première notification en précisant les bases de sa position.

24.4 Si, ni la demande de prise en considération de circonstances ou événements visés dans l'article 24.1, ni la contestation de cette demande, n'ont été retirées dans un délai de 28 jours à compter de la notification de cette contestation, il est fait application des dispositions de l'article 40.

24.5 Si la demande de prise en considération de circonstances ou événements visés dans l'article 24.1 n'est pas contestée ou si la contestation a été retirée dans les conditions indiquées ci-dessus, toutes les parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des circonstances, ou événements visés dans l'article 24.1.

24.6 Toute partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé une circonstance ou un événement visés à l'article 24.1 n'est pas fondée à invoquer une telle circonstance ou un tel événement.

24.7 La demande de prise en considération de circonstances ou événements visés dans l'article 24.1 ne dispense pas la partie qui l'a faite de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour remplir ses obligations.

24.8 En dehors des cas expressément prévus par la Concession, 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.

Article 25

Interruption de la construction ou de l'exploitation par ordre des Concédants.

25.1 Les Concédants s'engagent à ne pas interrompre la construction ou l'exploitation de la Liaison Fixe par les Concessionnaires sauf pour des raisons de Défense nationale ou en cas de carence des Concessionnaires dans les conditions fixées par la Concession, ou conformément aux dispositions de l'article 6 du Traité. Toutefois, si la demande leur en est faite par les Gouvernements ou l'un d'entre eux, les Concessionnaires doivent interrompre la construction ou l'exploitation totalement ou partiellement, de la Liaison Fixe. La durée et la nature d'une telle interruption sont proportionnées à la gravité des motifs sur le fondement desquels elle est imposée.

25.2 Dans des cas de circonstances exceptionnelles ou autres événements ou circonstances visés à l'article 24.1, ou de manquement des Concessionnaires à leurs obligations au titre de la Concession, cette interruption n'ouvrira pas droit à indemnité.

25.3 En cas d'interruption pour un motif de Défense nationale, les Concessionnaires peuvent prétendre à une indemnisation dans les conditions fixées à l'article 15.3 du Traité.

25.4 Toute interruption décidée par les Concédants pour d'autres raisons que celles prévues aux alinéas 2 et 3 donne droit à indemnisation en faveur des Concessionnaires dans les conditions fixées à

l'article 38.2, la première heure d'interruption restant cependant à la charge des Concessionnaires dans la limite de douze heures par année calendaire.

Article 26

Pénalités pour manquement aux obligations de la Concession.

26.1 Toute inexécution des obligations des Concessionnaires résultant de la présente Concession autorise les Concédants à leur imposer des pénalités, à l'exclusion de toute autre mesure au titre de cette Concession.

26.2 Lorsqu'un tel manquement est relevé par la Commission intergouvernementale, celle-ci en informe par écrit les Concessionnaires, en précisant la nature et l'objet de ce manquement afin que les Concessionnaires puissent connaître les griefs exacts qui sont articulés à leur encontre. Après audition des Concessionnaires, la Commission intergouvernementale peut les mettre en demeure de remédier au manquement invoqué dans un délai suffisant qui ne saurait être inférieur à trente jours.

26.3 Si, à l'issue de ce délai, les Concessionnaires n'ont pas remédié au manquement invoqué par la Commission intergouvernementale, celle-ci peut leur imposer une pénalité pour non-exécution de leurs obligations contractuelles sur la base d'un taux forfaitaire par jour d'inexécution compris entre dix mille écus et cent mille écus en valeur 1986. Le montant de la pénalité sera proportionné à la gravité du manquement.

26.4 Si les Concédants appliquent des pénalités dans des circonstances où l'article 37 serait susceptible d'être mis en œuvre, la procédure de déchéance ne pourra être engagée pour ce motif à moins que le manquement persiste plus de soixante jours après le début d'imposition des pénalités.

26.5 Si le manquement du ou des Concessionnaires est susceptible d'être poursuivi au titre des législations nationales ou communautaires, il ne peut être fait application des dispositions du présent article dans la mesure où les conséquences de ce manquement ne constituent pas un obstacle important à la réalisation de l'objet de la Concession.

Article 27

Relations avec la Commission intergouvernementale.

27.1 Conformément à l'article 10 du Traité, la Commission intergouvernementale est chargée de superviser, au nom des Concédants, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe par les Concessionnaires.

27.2 Le Comité de sécurité est chargé d'exercer les fonctions prévues à l'article 11 du Traité, sous l'autorité de la Commission intergouvernementale.

27.3 La Commission intergouvernementale agit au nom et pour le compte des deux Concédants et s'efforce de faciliter les relations entre les Concédants et les Concessionnaires.

27.4 Après consultation des Concessionnaires, la Commission intergouvernementale peut élaborer des règlements applicables à la Liaison Fixe auxquels force exécutoire est donnée en droit interne. Ces règlements ne doivent pas revêtir un caractère discriminatoire, sous réserve des nécessités d'harmonisation entre les deux Etats et de la prise en considération des caractéristiques propres de la Liaison Fixe.

27.5 Les Concessionnaires doivent suivre les instructions données par la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité dans l'exercice de leurs fonctions prévues à l'article 27.1 et 27.2 ci-dessus. Les Concédants, la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité ne prennent ni n'exécutent de décisions contraires à la présente Concession.

27.6 Les Concessionnaires fournissent à la Commission intergouvernementale et au Comité de sécurité, dans les délais raisonnables qui leur sont assignés, tous rapports et informations concernant l'exécution de leurs obligations que ces organismes jugent nécessaires. Les Concessionnaires soumettent conjointement un rapport annuel de leur activité à la Commission intergouvernementale.

27.7 Les Concédants n'assurent que, dans l'exercice de leurs fonctions, la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité prennent les mesures appropriées pour faciliter l'exécution de la Concession. Les Concédants, la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité prennent en considération les préoccupations commerciales légitimes des Concessionnaires, notamment pour éviter les dépenses et des délais inutiles.

27.8 Les frais de fonctionnement de la Commission intergouvernementale et du Comité de sécurité sont pris en charge par les Concessionnaires à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Concession, et réglés en début de chaque trimestre pour un montant forfaitaire de trois millions d'écus en valeur 1986 par an.

Article 28

Libre accès des personnels de contrôle

28.1 Les Concessionnaires permettent l'accès de toutes les parties de la Liaison Fixe aux personnes spécialement habilitées par la Commission intergouvernementale ou par le Comité de sécurité sous le contrôle de celle-ci dans l'exercice de leurs fonctions d'inspection et de contrôle de la construction et de l'exploitation de la Liaison Fixe ; ils fournissent à ces personnes toutes les facilités nécessaires.

28.2 Il en est de même pour tous les fonctionnaires et autres personnes spécialement habilitées par les autorités compétentes en matière de contrôles frontaliers, de défense, de sécurité, de sûreté et de police, dans les conditions fixées par les protocoles ou accords prévus aux articles 4 et 5 du Traité.

28.3 Ces missions sont exercées de façon à causer le minimum de perturbation dans la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, sous pour autant empêcher l'accomplissement légitime de la mission de la personne concernée.

Article 29

Impôts, taxes et *partage des bénéfices*³.

29.1. *a)* L'Entreprise britannique s'engage à ce que la gestion et le contrôle centraux de ses activités et de celles de toute Société qui lui est associée soient à tout moment assurés au Royaume-Uni, et nulle part ailleurs.

b) L'Entreprise française s'engage à ce que le siège de sa direction effective et de toute Société qui lui est associée soit à tout moment situé en France, et nulle part ailleurs.

c) L'entreprise française et l'Entreprise britannique s'engagent conjointement et solidairement à ce que les activités de toute société en participation dont elles, l'une d'entre elles ou toute Société associée à l'une d'entre elles sont membres, soient à tout moment contrôlées et dirigées au Royaume-Uni et en France, et nulle part ailleurs.

d) Si l'un ou l'autre des Concessionnaires viole les obligations édictées aux (a), (b), ou (c) ci-dessus, le Concédant concerné peut déchoir les Concessionnaires en mettant en œuvre la procédure de l'article 37, sans que le délai pour porter remède aux griefs invoqués puisse excéder trois mois.

³ *Modification du titre de l'article qui se lisait : « Impôts et taxes » et adjonction des articles 29.4 et 29.5 par l'avenant n°3 du 13 juillet 1999.*

29.2 Tous les impôts et taxes établis ou à établir, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la Concession sont à la charge des Concessionnaires et sont appliqués dans les conditions de droit commun des législations nationales.

29.3 Les deux Etats règlent les questions fiscales et douanières conformément aux dispositions de l'article 9 du Traité.

S'il apparaît que des changements dans les législations fiscales ou douanières ont un effet discriminatoire sur la Liaison Fixe, le Gouvernement concerné est prêt à examiner la question avec les Concessionnaires

29.4 *Sous réserve qu'aucune notification n'ait été faite en application de l'article 3.2 et sans préjudice des dispositions de l'article 29.2, à partir du soixante-cinquième anniversaire de l'entrée en vigueur de la Concession, chaque Entreprise verse au Concédant concerné une somme totale annuelle, incluant toutes les formes d'imposition sur les sociétés, égale à cinquante neuf pour cent de ses bénéfices avant impôts, conformément aux dispositions de l'Annexe V, sans pour autant que le calcul de cette somme puisse donner lieu à un paiement quelconque de l'un des Concédants à l'une des Entreprises.*

29.5 *Sous réserve des dispositions de l'Annexe V, les dispositions du présent article n'ont pas pour effet de faire prendre en charge par un Concédant des pertes de l'une ou l'autre des Entreprises concernées, ni de conférer à l'un ou l'autre des Concédants la qualité d'associé de l'une ou l'autre des Entreprises.*

Article 30

Transferts de fonds et règlements financiers

Les transferts de fonds et les règlements financiers directement liés à la conception, au financement - y compris le service des emprunts, l'émission du capital et le paiement de dividendes - ,à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ou rendus nécessaires pour l'exécution de la Concession, soit entre les deux Etats, soit en provenance ou à destination de pays tiers, sont autorisés, suivant les procédures fixées par les réglementations nationales, en conformité avec le droit communautaire. Le taux de change est celui pratiqué sur le marché pour des opérations de nature similaire. Les deux Etats ne prélèvent aucune taxe sur ces transferts de fonds ou sur ces règlements financiers autre que les taxes de droit commun applicables aux paiements que ces transferts ou règlements représentent.

Article 31

Cession et sûretés

31.1 Chacun des Concessionnaires a la faculté, dans un acte soumis au droit français ou anglais, de transférer la présente Concession ou les droits qu'elle lui confère, avec l'accord des Concédants, à une entité quelconque.

31.2 Pour les besoins du financement de la construction ou de l'exploitation de la Liaison Fixe, chacun des Concessionnaires a la faculté, par un acte soumis au droit français ou anglais et avec l'accord écrit du Concédant concerné, de constituer toute sûreté sur la Concession ou sur les biens mobiliers et droits -y compris de propriété intellectuelle- qui s'y rapportent.

31.3 Le détenteur d'une sûreté constituée en vertu du 31.2 est en droit, sous réserve de tout accord requis en vertu du 31.1, de l'exécuter au Royaume-Uni ou en France, selon le cas, conformément au droit de ce pays. Cette exécution ne doit pas affecter les obligations des Concessionnaires aux termes de la présente Concession en ce qui concerne la poursuite du projet ou son exploitation.

31.4 Les Concessionnaires ne peuvent ni céder la Concession ou les droits qui en découlent, ni constituer une sûreté sur la Concession ou sur les biens mobiliers ou sur les droits -y compris de propriété intellectuelle- qui en découlent, à l'exception des cas visés au 31.1 et 31.2.

Article 32 **Dispositions relatives aux Prêteurs**

32.1 *Substitution*

32.1.1 A la survenance de l'un des évènements visés à l'annexe IV, pour autant que ses effets se poursuivent, ou de toute action ou intention qui pourrait conduire à la résiliation de la Concession, deux Entités juridiques, l'une française, l'autre anglaise ("les Entités substituées) contrôlées par les Prêteurs finançant la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe ("les Prêteurs") seront, à l'option de ces Prêteurs et dans les conditions ci-après, simultanément substituées par les Concédants aux Concessionnaires initiaux ;

Les Entités Substituées doivent justifier aux Concédants, lors de la substitution, qu'elles présentent une capacité financière et technique suffisante pour poursuivre la Concession.

32.1.2 Les Prêteurs doivent disposer d'un délai raisonnable pour invoquer le bénéfice de la substitution.

Les Prêteurs ou les Entités Substituées notifient leur intention aux Concédants et fournissent à cette occasion les éléments d'information permettant aux Concédants de vérifier que les conditions du 32.1.1 sont remplies.

Faute pour les Concédants d'avoir dans les deux mois de la notification indiqué que les dites conditions ne sont pas remplies, ils sont réputés avoir confirmé la substitution des Entités Substituées aux Concessionnaires initiaux.

32.1.3 A compter de la confirmation expresse ou tacite de la substitution par les Concédants, les Entités Substituées jouissent de l'ensemble des droits et assument l'ensemble des obligations prévues par la présente Concession – y compris des droits et obligations prévues par la présente Concession – y compris des droits et obligations résultant des baux prévus à l'annexe II – envers les Concédants aux lieux et places Concessionnaires initiaux.

A cet effet, la substitution emporte la dévolution aux Entités Substituées, et pour toute la durée de la substitution, des biens et droits mobiliers nécessaires à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe et des droits de propriété intellectuelle.

Les Concédants donnent à cette substitution son plein effet en toutes circonstances pour autant que les conditions posées au 32.1.1 soient remplies.

32.1.4 Il est expressément convenu entre les parties que les principes définis à l'annexe IV sont précisés en tant que de besoin et au plus tard lors de la ratification du Traité.

32.1.5 Si l'un des événements décrits à l'annexe IV survient postérieurement à la substitution, les Entités Substituées peuvent à tout moment abandonner la Concession sans pénalité, par notification aux Concédants et aux Prêteurs ; elles restent liées cependant par l'article 39.

32.1.6 Après paiement de tous les montants en principal, intérêts et autres restant dûs aux Prêteurs au titre de leur financement, la Concession est retransférée aux Concessionnaires initiaux ou à toute autre personne venue à leurs droits, dans des conditions similaires, "mutatis mutandis", à celles énoncées au 32.1.1 deuxième alinéa, 32.1.2 deuxième et troisième alinéas et 32.1.3 pour la mise en jeu

de la substitution. Les autres dispositions prévues à l'article 32.1.3 ne s'appliquent pas. Dans ce but, les Prêteurs notifient aux Concédants leur intention que soit mis fin à la substitution.

32.1.7 *En cas de substitution des Entités Substituées, contrôlées par les Prêteurs, aux Concessionnaires initiaux, en application des dispositions de l'article 32.1, la Concession expire au soixante-cinquième anniversaire suivant la date de son entrée en vigueur si, à cette date, la Concession n'a pas été retransférée aux Concessionnaires initiaux.*⁴

32.2 *Nouvelle Concession*

32.2.1 Si, pour une raison quelconque, la Concession est résiliée et que les Entités Substituées ne sont pas mises en mesure de bénéficier de la substitution pour une raison autre que la non satisfaction des conditions visées au 32.1.1, les dispositions suivantes s'appliquent sans préjudice des autres droits des Prêteurs :

(a) Sauf si le droit communautaire leur en fait l'obligation, les Concédants s'engagent à ne pas offrir la Concession à un tiers à quelque condition que ce soit, sans l'avoir au préalable offerte à des conditions similaires aux Entités Substituées qui ne l'auraient pas acceptée après avoir bénéficié d'un délai d'examen raisonnablement fixé ; dans un tel cas, les Concédants mettront à la disposition des Entités Substituées les biens et droits qui leur sont revenus en vertu de l'article 39.2 et qui sont nécessaires à la nouvelle Concession.

(b) Si les Concédants décident d'accorder une nouvelle Concession et que le droit communautaire applicable prive les Entités Substituées du bénéfice des dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, les Prêteurs sont fondés à recevoir sur les recettes nettes dégagées par le projet, des remboursements à due concurrence de leurs créances sur une base définie par la nouvelle Concession et convenue entre les Prêteurs et les nouveaux concessionnaires en vue de permettre la poursuite du projet.

32.2.2 Si les Prêteurs n'ont exercé ni la faculté de substitution ni le droit prévu au 32.2.1 (a) ou que les Entités n'ont pas rempli les conditions visées au 32.1.1, et si les Concédants accordent une nouvelle Concession, celle-ci prévoira que les Prêteurs sont fondés à recevoir des nouveaux concessionnaires, sur les recettes nettes dégagées par la nouvelle concession, des remboursements à due concurrence de leurs créances sur une base subordonnée, dans des conditions convenues entre les Prêteurs et les nouveaux concessionnaires.

32.2.3 Si les Entités Substituées deviennent nouveaux concessionnaires en application de l'article 32.2.1 a), la nouvelle concession prendra fin lorsque sera intervenu le paiement de tous les montants en principal, intérêts et autres dus aux Prêteurs au titre de leurs financements *et, au plus tard, au soixante-cinquième anniversaire de la date d'entrée en vigueur de la présente Concession.*⁵

32.3 *Poursuite par les Concédants*

Les Concédants n'ont pas l'intention de poursuivre le projet en cas de résiliation. Cependant, dans l'éventualité contraire, les Prêteurs peuvent prétendre à recevoir des Concédants, à concurrence de ce qui leur est dû, tels paiements appropriés convenus entre eux, en tenant compte de toutes les circonstances qui conviennent et notamment des avantages financiers et des coûts résultant pour les Concédants de la poursuite du projet.

⁴ *Avenant du 13 juillet 1999.(nouvel article 32.1.7.)*

⁵ *Avenant du 13 juillet 1999. texte originel : « Si les Entités Substituées deviennent nouveaux concessionnaires en application du 32.2.1 (a), la nouvelle concession prendra fin lorsque sera intervenu le paiement de tous les montants en principal, intérêts et autres dus aux Prêteurs au titre de leurs financements »*

Article 33 **Propriété intellectuelle et confidentialité**

33.1 Les Documents acquis ou établis, de quelque manière que ce soit par le ou les Concessionnaires aux fins du projet, sont si gratuitement à la disposition de la Commission intergouvernementale et du Comité de Sécurité dès lors qu'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de la Liaison Fixe. Les Concessionnaires s'efforcent de mettre à la disposition des Concédants les documents acquis ou établis par des tiers aux fins du projet. En cas d'utilisation de ces documents à d'autres usages, les Concessionnaires informent préalablement la Commission intergouvernementale qui dispose d'un délai de trente jours pour s'y opposer, mais uniquement pour des motifs de sécurité, de sûreté ou de défense.

33.2 Chaque Concessionnaire peut utiliser, aux conditions fixées par le ou les Concédants intéressés, tous documents acquis ou établis par le ou les Concédants ou en leur nom, de quelque manière que ce soit, aux fins du projet.

33.3 Chaque partie désignée ci-dessus, la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité respectent la confidentialité de tous documents et autres informations technique ou commerciale qui ont été fournis par une des parties désignées ci-dessus ou en son nom pour la Liaison Fixe et ne peuvent, sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires, les publier ou les divulguer pour un autre objet que celui de la présente Concession.

33.4. a) Les Concessionnaires accordent aux Concédants, à titre gratuit, une licence non exclusive d'usage direct ou indirect de tout droit de propriété intellectuelle dont les Concessionnaires bénéficient ou viendraient à bénéficier après l'entrée en vigueur de cette Concession et dont l'usage serait nécessaire pour la construction ou l'exploitation de la Liaison Fixe. Lorsque de tels droits de propriété intellectuelle sont détenus par une tierce partie, les Concessionnaires font tout leur possible pour obtenir l'autorisation d'accorder aux Concédants une licence non exclusive d'usage direct ou indirect telle qu'indiquée ci-dessus.

b) Les droits dévolus aux Concédants par le paragraphe a) ci-dessus ne peuvent être exercés que pour la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, soit par les Concédants soit par les ayants droit des Concessionnaires au terme de la présente Concession.

33.5 Les parties prennent les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions ci-dessus.

Article 34 **Extension éventuelle de l'ouvrage**

34.1 Les Concessionnaires reconnaissent que, le moment venu, la construction d'une liaison routière directe peut devenir techniquement et financièrement viable. Ils s'engagent en conséquence à présenter aux Concédants d'ici à l'an 2000 un projet de liaison routière continue sans rupture de charge qui devra compléter le premier ouvrage quand les conditions techniques et économiques de réalisation d'une telle liaison le remettent en cause la rentabilité attendue du premier ouvrage.

34.2 Les Concédants s'engagent à ne pas faciliter la construction d'une autre liaison fixe dont l'exploitation commencerait avant 2020. Cependant, après 2010, et en l'absence d'accord avec les Concessionnaires sur la mise en œuvre de leur proposition de construction d'une liaison routière directe et sur son calendrier, les Gouvernements seront libres de lancer une consultation générale pour la construction et l'exploitation d'une telle liaison. Cette nouvelle liaison ne pourra entrer en exploitation qu'après 2020. Toutefois avant cette date, en cas d'insuffisance manifeste de la qualité du service rendu, à apprécier selon des critères objectifs, les Concessionnaires devront présenter aux Concédants un projet d'extension de l'ouvrage de nature à remédier à ces insuffisances. Cette extension pourra aller jusqu'à la réalisation d'une nouvelle liaison sous réserve du respect des conditions stipulées à l'article 34.1.

34.3 Les Gouvernements sont d'accord pour qu'aucune liaison ne soit financée avec le soutien de fonds publics, soit directement, soit par le biais de garanties financières et commerciales des Etats durant toute la durée de la Concession.

34.4 Les Concessionnaires offrent dans la Liaison Fixe un service adapté à la demande, apprécié selon des critères objectifs. Ils apportent les améliorations nécessaires à la capacité ou à la qualité des services rendus à l'intérieur des structures de la Liaison Fixe sous-réserve :

- Du respect des lois et règlements en vigueur ;
- Du droit des Concédants de refuser toutes dépenses publiques consécutives, relatives par exemple aux infrastructures terrestres ;
- Du respect des conditions stipulées au 34.1.

34.5 La durée d'une circonstance ou d'un événement au sens de l'article 24 affectant sérieusement l'exploitation d'un ou des Concessionnaires pour une période d'au moins trois mois prolongera d'autant la date limite de 2020 stipulée au 34.2 ci-dessus.

TITRE V

FIN DE LA CONCESSION

Article 35

Abandon pour circonstances exceptionnelles ou autres événements

Au cas où des circonstances ou des événements visés à l'article 24.1 rendraient impossible dans un avenir prévisible l'exécution de la Concession, à défaut d'accord amiable et sous réserve des droits des Prêteurs prévus à l'article 32, toute partie peut s'adresser au Tribunal arbitral dont l'institution est prévue par l'article 40 de la Concession pour demander la résiliation du contrat de Concession. Dans ce cas, aucune indemnité n'est due aux Concessionnaires une somme représentative des avantages financiers éventuels qu'ils pourraient retirer de cette résiliation.

Article 36

Résiliation pour raisons de Défense nationale

36.1 Les deux Concédants ou l'un d'entre eux peuvent mettre fin à la Concession pour des raisons de Défense nationale.

36.2 Dans ce cas, les Concessionnaires peuvent prétendre à une indemnisation dans les conditions fixées à l'article 15.3 du Traité.

Article 37

Déchéance des Concessionnaires

37.1 En cas de :

- manquement d'une particulière gravité aux obligations nées de la Concession, ou
- cessation de la construction ou de l'exploitation de la Liaison Fixe,

les Concédants peuvent mettre en demeure les Concessionnaires.

La mise en demeure précise la nature griefs articulés à l'encontre des Concessionnaires et leur enjoint d'y porter remède dans un délai de trois mois, éventuellement prorogable, sans que cette prorogation puisse excéder six mois.

Cette mise en demeure est également notifiée aux Prêteurs tels que définis à l'article 32 en vue de leur permettre, s'ils y ont convenance, de remédier aux difficultés visées ci-dessus.

37.2 Dans ce délai, les Concessionnaires doivent porter remède aux griefs invoqués à leur encontre par les Concédants.

37.3 Si la mise en demeure reste sans effet, les Gouvernements peuvent résilier la Concession, à l'expiration du délai fixé ou de la période de prorogation éventuelle, sous réserve de notifier préalablement aux Prêteurs d'avoir à mettre en œuvre leur faculté de substitution dans le délai d'un mois selon la procédure visée à l'article 32.1.

37.4 Si la substitution est mise en œuvre dans les conditions de l'article 32.1 et de l'annexe IV, avec l'accord des Concédants, la déchéance des Concessionnaires n'est pas prononcée.

Article 38 **Indemnisation en cas de résiliation**

38.1 Les deux Concédants s'engagent à ne pas mettre un terme à la Concession sauf dans les cas définis aux articles 29, 36 et 37. Tout manquement à cet engagement ouvre droit à une indemnité aux Concessionnaires.

38.2 Cette indemnité répare l'ensemble du préjudice direct et certain réellement subi par les Concessionnaires et imputable aux Concédants, dans la limite de ce qui pouvait être raisonnablement estimé à la date de résiliation, ce qui comprend à la fois le "damnum emergens" et le "lucrum cessans." Il est tenu compte pour l'évaluation du préjudice de la part de responsabilité éventuelle des Concessionnaires dans les événements à l'origine de la résiliation et de l'atténuation des pertes qui aurait pu être obtenue d'une action diligente des Concessionnaires. Les Concessionnaires n'ont aucun droit à l'occasion d'une telle résiliation.

Article 39 **Conséquences de la fin de la Concession**

39.1 Arrivée à son terme, quelle qu'en soit la cause, la Concession cesse d'avoir tout effet, sans préjudice de tous droits antérieurement acquis entre les parties. Les dispositions des articles 30, 32, 33 et des Titres V et VI continuent néanmoins à s'appliquer.

39.2 En ce qui concerne les biens et sans préjudice du droit éventuel à indemnité des Concessionnaires :

- d'une part en France, l'ensemble des biens immobiliers faisant partie du domaine public fait retour gratuitement à l'Etat. Au Royaume-Uni, le bail consenti par le Ministre britannique conformément à l'annexe II expire.

- D'autre part, l'ensemble des biens et droits mobiliers et des droits de propriété intellectuelle des Concessionnaires qui sont nécessaires à la poursuite normale de la construction ou de l'exploitation de la Liaison Fixe est transféré gratuitement aux Concédants, libre de toute charge, à l'exception toutefois des sûretés constituées conformément à l'article 31.2.

39.3 Ces biens tels qu'indiqués à l'article 39.2 doivent être restitués en bon état de fonctionnement et d'entretien. A cet effet, les Concédants peuvent exiger la constitution de garanties financières adéquates dans les cinq années précédant le terme de la Concession.

39.4 Au terme de la Concession, excepté dans les cas visés aux articles 3.2, 36 et 38, les Concessionnaires doivent, sur demande éventuelle des Concédants concernés, s'assurer :

a) que l'emprise terrestre de la Liaison Fixe est remise dans son état initial ou mise en état de servir à l'usage que le Ministres compétents estiment approprié sans impliquer nécessairement un rétablissement du niveau initial du terrain si la construction de la Liaison Fixe n'a pas été achevée de manière satisfaisante ;

b) que toutes les installations et travaux réalisés au-dessus des lignes de basses eaux présentent des conditions de sécurité satisfaisantes.

Les conditions et les délais de ces travaux sont fixés par les Concédants concernés.

39.5 En cas de défaillance des Concessionnaires dans l'accomplissement des obligations édictées par le présent article, le Concédant concerné peut faire exécuter les travaux correspondants et en recouvrer le coût sur les Concessionnaires.

39.6 Il est rappelé que, au terme de la Concession quelle qu'en soit la cause, les deux Etats ne sont pas tenus d'assurer la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe.

TITRE VI

REGLEMENT DES DIFFERENDS ET DROIT APPLICABLE

Article 40 Règlement des différends

40.1 A la demande de l'une quelconque des parties, tout différend relatif à l'application de la Concession survenant entre les Concessionnaires ou l'un d'entre eux, et les Concédants ou l'un d'entre eux, doit être soumis à un tribunal arbitral conformément aux dispositions de l'article 19 du Traité.

40.2 Les différends entre les Concessionnaires relatifs à l'interprétation ou à l'application du Traité doivent, à la demande l'un d'entre eux, être soumis à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 19 du Traité.

40.3 L'arbitrage visé dans le présent article est conduit selon la procédure définie dans un protocole ou autre accord additionnel au Traité.

40.4 Conformément à l'article 19.6 du Traité, pour régler les différends relatifs à la Concession il est fait application des dispositions pertinentes du Traité et de la Concession. Il peut, s'il y a lieu, être fait application des règles de droit français ou de droit anglais lorsque le recours à ces règles est commandé par l'exécution d'obligations spécifiques de droit français ou de droit anglais. Il peut, en outre, être fait application des principes pertinents du droit international et, si les parties en sont d'accord, du principe d'équité.

Article 41 Droit applicable

41.1 Les relations entre les Concédants et les Concessionnaires sont soumises aux dispositions du Traité, mises en œuvre par la présente Concession, et à celles de la Concession.

41.2 Les Concessionnaires s'engagent à respecter les législations et réglementations applicables à tout moment dans chacun des deux États, y compris le droit communautaire, les dispositions du Traité, les protocoles et les accords additionnels établis en application qui leur sont applicables et toutes les règles, directives et demandes de toutes autorités compétentes et toutes conditions auxquelles les autorisations auront été soumises, notamment en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement.

41.3 Les dispositions de l'article 37 sont applicables à un manquement aux dispositions législatives et réglementaires nationales ou communautaires qui constituerait également une méconnaissance des engagements de la présente Concession. En ce qui concerne l'article 41.2, seule une très grave violation des dispositions législatives et réglementaires nationales ou communautaires pourra être sanctionnée par la déchéance.

41.4 Les litiges relatifs à l'application des législations nationales relèvent des tribunaux nationaux ou de toute autre instance éventuellement autorisée par les droits nationaux.

41.5 Les Concessionnaires s'engagent à n'entreprendre aucune action ayant pour effet un manquement de la part de l'un ou l'autre Etat à ses obligations internationales.

En foi de quoi, les parties ont signé la présente Concession établie en quadruple exemplaire, chacun en langues française et anglaise, le texte français et le texte anglais faisant également foi.

Fait à Paris, le 14 mars 1986

Le Secrétaire d'Etat au Transport
du Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord

Signé : Nicholas RIDLEY

France-Manche S.A.

Signé : Jean-Paul PARAYRE

Le Ministre de l'urbanisme,
du logement et des transports

Signé : Jean AUROUX

The Channel Tunnel
Group Limited

Signé : Nicholas HENDERSON

ANNEXE 1

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA LIAISON FIXE

A.I.1. *Description de la Liaison Fixe.*

A.I.11. Généralités.

La Liaison Fixe entre la France et la Grande-Bretagne sera assurée par deux tunnels ferroviaires forés exploités par un système de navettes transportant les véhicules routiers, et livrant passage à des trains de voyageurs et de marchandises des compagnies de chemin de fer.

Elle reliera des sites terminaux situés à proximité de Calais et de Folkestone, lesquels seront raccordés d'une part aux réseaux routiers et autoroutiers, d'autre part aux réseaux ferroviaires nationaux.

A.I.12. Limites géographiques de la Concession

- (i) Côté britannique, les limites géographiques de la Concession seront conformes aux dispositions du paragraphe A.II.1 de l'annexe II à l'Acte de Concession.
- (ii) Côté français, les limites de la Concession incluront toutes les emprises nécessaires aux ouvrages compris dans la Concession et ses annexes ainsi que celles nécessaires aux autres activités qui auront fait l'objet d'un accord exprès de la Commission intergouvernementale.

En ce qui concerne les raccordements aux réseaux routiers et ferroviaires existants, seuls les voies et ouvrages spécifiques à l'exploitation de la Concession seront inclus dans ces limites. Les voies publiques déviées, même si elles sont réalisées par les Concessionnaires au titre du paragraphe A.1.8 n'y seront pas incluses.

Un plan de principe, montrant les limites de la Concession sur les terminaux français, est joint ci-après. Ces limites pourront être adaptées en fonction de l'évolution du projet et du tracé définitif des voies publiques programmées dans le cadre de mesures d'accompagnement.

En ce qui concerne le tunnel sous les fonds marins suite à l'emprise de la Concession sera limitée à un volume enveloppant les ouvrages tels qu'ils résulteront des avant-projets approuvés.

A.I.13. Principe d'exploitation par navettes ferroviaires :

Les véhicules routiers seront accueillis sur un terminal où ils acquitteront un péage et satisferont aux contrôles frontaliers français et britanniques. Ils seront ensuite dirigés vers un quai d'embarquement où ils accèderont à une navette ferroviaire. Plusieurs types de rames navettes seront prévus, adaptés aux différentes catégories de véhicules à transporter. La navette empruntera alors le tunnel jusqu'au terminal opposé où les véhicules sortiront et accèderont au réseau routier national.

A.I.14. Les tunnels⁶

⁶ Lettre de la Commission intergouvernementale du 28 janvier 1988 (D1942) relative à la situation de la galerie de service (sous le tunnel ferroviaire Sud) dans la zone du portail de Castle Hill et à l'implantation d'un ouvrage

L'ouvrage comportera deux tunnels ferroviaires monovoie, d'un diamètre intérieur d'environ 7,3 m, permettant le passage de navettes à gabarit spécial et de trains de ligne au gabarit UIC-B. Une galerie de service, d'un diamètre intérieur minimum d'environ 4,5 m, située entre les deux tunnels ferroviaires, assurera des fonctions de ventilation, de maintenance et de sécurité. En deux points du tracé des ouvrages de communication permettront en cas de besoin le passage des trains d'une voie à l'autre dans les 2 sens. Divers ouvrages nécessaires à l'exploitation ou à la sécurité de la Liaison Fixe compléteront les structures précédentes :

- (i) Des rameaux reliant les tunnels principaux et la galerie de service seront ménagés conformément aux indications du paragraphe A.I.53 ci-après. Sauf si les Concessionnaires démontrent à la Commission intergouvernementale que des rameaux de pistonement ne sont pas nécessaires, de tels rameaux relieront les tunnels principaux. Leur espacement et leurs sections transversales seront soumis à approbation. Les variations de pression seront réduites à un niveau ne créant pas d'inconfort pour les voyageurs dans les trains.
- (ii) Les eaux d'infiltrations seront évacuées grâce à des stations de pompage situées en différents points et à des albaques situées aux points bas.
- (iii) Si cela s'avère nécessaire les tunnels seront équipés d'un système de refroidissement pour maintenir une ambiance convenable pour le personnel et les passagers.

A.I.15. Les terminaux

- (i) Les terminaux comporteront les ouvrages et équipements nécessaires à l'exploitation et à l'administration de la Liaison Fixe. Ils comprendront en particulier les installations des Administrations chargées des contrôles frontaliers et de la sûreté. Les contrôles français et britanniques seront juxtaposés sur le terminal d'entrée du tunnel. Toutefois, sous réserve des obligations internationales des Concédants, des boutiques hors taxe seront installées [entre les contrôles frontaliers des deux Etats] *dans une zone de sûreté sous contrôle située entre la barrière de péage et le contrôle de sortie.*⁷ Diverses installations à l'usage des passagers et des autres utilisateurs des terminaux équiperont également ceux-ci. Les Concessionnaires fourniront les emprises de stationnement supplémentaires de surface convenable pour les cas d'urgence et d'interruption de trafic.
- (ii) Le terminal français sera situé à l'ouest de Calais principalement sur les communes de Coquelles et Fréthun. Des raccordements routiers seront établis avec l'autoroute A.26, via la rocade sud de Calais, et avec la RN 1. Des raccordements ferroviaires seront établis avec la ligne SNCF Calais -Boulogne existante ainsi qu'avec les lignes nouvelles éventuelles. Une tranchée exécutée dans la colline de Beussingue permettra l'accès aux tunnels. Quelques équipements fixes et installations seront aménagés près de la descenderie de Sangatte.
- (iii) Le terminal côté britannique sera situé à proximité de Folkestone, dans le district de Shepway. Le terminal sera relié à l'autoroute M.20 et à la route A.20 qui longe le site. Il y aura un raccordement ferroviaire à la ligne existante Ashford -Folkestone. Il y aura également un terminal fret près d'Ashford. Quelques équipements fixes et installations seront situés à Shakespeare Cliff.

de communication supplémentaire dans la tranchée couverte de Holywell (en sus des traversées jonctions en tunnel).

⁷ Adaptation « article 7.1 » après non opposition de la Commission intergouvernementale du 6 avril 1989 (D3308) texte modifié en italiques, texte originel entre crochets.

A.I.16. Les navettes

Les navettes seront composées d'une ou deux rames, chaque rame étant constituée d'une série de wagons permettant l'embarquement à un bout et le débarquement à l'autre. La largeur hors-tout des wagons sera d'environ 4,00 m ; à l'ouverture de la Liaison la longueur maximale des navettes sera de 750 m environ, locomotives non comprises. Plusieurs types de rames pourront être prévues :

- (i) Rames pour véhicules de tourisme de faible hauteur :

Les wagons comporteront deux niveaux, chacun avec une hauteur libre d'au moins 1,95 m.. Ils accueilleront les véhicules de hauteur inférieure à environ 1,85 m.

- (ii) Rames pour véhicules de tourisme de grand gabarit :

Les wagons comporteront un seul niveau. Ils accueilleront les véhicules de tourisme dans les limites fixées au paragraphe A 1.21 ci-dessous.

- (iii) Rames pour camionnettes et camions :

Les wagons accueilleront sur un niveau les véhicules commerciaux, dans les limites de poids et de gabarit fixées au paragraphe A 1.21.

Des rames prévues pour un certain type de véhicules pourront également être autorisés à transporter d'autres types de véhicules si ces rames satisfont aux règles de sécurité correspondantes.

A.I.17. La voie

Le projet comprendra dans chacun des tunnels principaux une voie ferrée utilisable par des trains roulant à 200 Km/heure.

- (i) Les courbes auront en tunnel un rayon minimum de 4200 mètres. Le rayon pourra être réduit à 280 mètres à l'intérieur des terminaux. Les rayons des courbes des voies de garage et de service et ceux de leurs raccordements ainsi que ceux des jonctions dans le tunnel, seront arrêtés dans le cadre d'un avant-projet. Les raccordements aux réseaux nationaux et les voies entre ceux-ci et les tunnels feront l'objet d'un accord avec les compagnies de chemin de fer et la Commission intergouvernementale.
- (ii) Le profil en long ne comportera pas de pente supérieure à 1/90° sauf accord contraire et devra permettre un drainage adéquat.
- (iii) La voie en tunnel sera posée directement sur toute sa longueur sur une fondation en béton et sera capable de soutenir un train déraillé. La voie sera conçue de possible les bruits et vibrations.
- (iv) La voie sera posée de façon à réserver des marges suffisantes de gabarit. Les modèles d'attaches seront spécifiés sur les avant-projets.
- (v) Les joints de rails seront éliminés le plus possible et les manques dans la surface de roulement des rails seront réduits au minimum ; il ne sera employé ni dérailleurs ni aiguilles de déraillement.

A I.18. Les équipements

La Liaison Fixe sera pourvue des véhicules, installations techniques et tous autres équipements nécessaires à l'exploitation, et permettant de garantir les services, performances, niveaux de qualité et de sécurité définis dans le présent Acte de Concession.

A.I.2. *Services assurés par la Liaison Fixe*

A.I.21. Véhicules acceptés par le système navette (y compris les personnes accompagnantes)

Le système navette acceptera les catégories de véhicules suivantes :

- les motocyclettes de cylindrée supérieure à 49 cc. ;
- les véhicules de tourisme de tous types, seuls ou tractant une remorque ou une caravane, les cars, dans les limites de gabarit qui seront définies par les Concessionnaires, et qui ne seront pas inférieures aux valeurs suivantes :

longueur maximale	:	12 mètres ;
largeur maximale	:	2,5 mètres ;
hauteur maximale	:	4 mètres.

- les camionnettes et camions, avec ou sans remorques, dans les limites de gabarit qui seront définies par les Concessionnaires, et qui ne seront pas inférieures aux valeurs suivantes :

longueur maximale	:	18 mètres ;
largeur maximale	:	2,5 mètres ;
hauteur maximale	:	4 mètres ;
poids total en charge	:	44 tonnes.

- d'autres catégories de véhicules ou d'usagers pourront être acceptées avec l'accord de la Commission intergouvernementale.⁸

A.I.22. Autre usagers ferroviaires

La Liaison Fixe permettra le passage des trains des autres compagnies de chemin de fer. Des contrats seront conclus à cet effet avec ces usagers dans le respect des dispositions du Traité et de l'Acte de Concession. Ils devront inclure :

- (i) les spécifications du matériel roulant autorisé à passer,
- (ii) les dispositions pour le raccordement des voies des réseaux aux installations des Concessionnaires,
- (iii) les règles de priorité,
- (iv) les règles d'exploitation, les consignes de sécurité et les dispositions régissant les personnels de conduite et d'accompagnement,

⁸ Par échange de lettres entre les Parties (DG Eurotunnel – 27février 1987 et chefs de délégation française et Britannique à la Commission intergouvernementale – 13 mars 1987), il a été décidé « de prendre les mesures nécessaires pour assurer le transport des bicyclettes ainsi que des motocycles d'une cylindrée inférieure à 50cc. »

- (v) toutes les obligations nées de la Concession qui devront être observées par le transporteur.

A.I.3. *Performances du système.*

A.I.31. Performances générales

La Liaison Fixe autorisera les performances suivantes qui seront atteintes simultanément en régime établi, lors de la réception définitive :

- (i) Une fréquence de quatre minutes entre deux navettes, un train de ligne et une navette, ou deux trains de ligne.
- (ii) Le passage en tunnel à une vitesse de pointe de 160 Km/h, en conformité avec les règles d'exploitation des Concessionnaires, des trains capables d'atteindre cette vitesse.
- (iii) Une durée de trajet des navettes de terminal à terminal de l'ordre de 35 minutes environ.

A.I.32. Fréquences minimales

La Liaison Fixe sera ouverte en permanence de jour comme de nuit. Les fréquences seront fixées par les Concessionnaires sur des bases commerciales. Cependant un service minimum sera assuré, consistant en une navette tourisme et une navette poids-lourds toutes les demi-heures le jour et toutes les heures la nuit.

A.I.33. Organisation des terminaux :

La capacité des terminaux sera compatible avec le trafic et sera adaptée périodiquement en fonction de son évolution.

Elle sera telle que l'attente des véhicules ne dépasse pas trente minutes (temps de contrôles frontaliers exclus) à la cinquantième heure de pointe annuelle.

A.I.34. Equipements ferroviaires :

Les cotes de gabarits de chargement et de structure, ainsi que les marges de sécurité qu'elles impliquent, seront proposées par les Concessionnaires et approuvées par la Commission intergouvernementale. Les principes de base suivants seront suivis pour le gabarit de structure en tunnel.

- (i) Le gabarit de structure tiendra compte des désaxements d'about et latéral dans les courbes. Le dévers sera obtenu par rotation du gabarit complet autour du centre de la section du tunnel.
- (ii) Aucun obstacle fixe ne se trouvera entre le niveau du trottoir de secours et le haut de la porte de secours sur une largeur de 750 mm à partir de la paroi externe du wagon.
- (iii) La partie la plus basse du gabarit assurera des marges suffisantes pour les locomotives et unités de traction conformes au gabarit cinétique défini dans la fiche UIC. n° 505-1

- (iv) Toutes les locomotives qui seraient appelées à utiliser des voies électrifiées par troisième rails seront conformes au gabarit cinétique susvisé, limité en partie basse par une horizontale à 115 mm au-dessus du niveau du rail, ainsi que le définit la fiche UIC n° 505-2
- (v) La largeur intérieure des wagons navettes transportant des véhicules accompagnés devra être supérieure d'au moins 1,15 m. à la plus grande largeur des véhicules normalement transportés.
- (vi) Caténaires : l'alimentation électrique des trains sera assurée par caténaires en 25000 V monophasé 50 Hz ; le courant sera fourni à la Concession par deux alimentations distinctes à partir de chacun des réseaux nationaux britanniques et français. En cas d'interruption de l'alimentation à partir d'un réseau, le système permettra le fonctionnement global de l'ensemble en marche dégradée.

A.I.4. *Les contrôles frontaliers*

A.I.41. Pour le trafic routier les contrôles frontaliers seront organisés selon le principe de la libre sortie. En conséquence, les formalités frontalières, notamment de douanes, de police et d'immigration et vétérinaires, seront effectuées sur le terminal d'entrée au tunnel : en France dans le sens France / Grande-Bretagne, en Grande-Bretagne dans le sens Grande-Bretagne / France.

1. Pour un véhicule quittant la France, la succession des opérations sera ainsi la suivante:
 - (i) en France :
 - dédouanement à l'exportation des poids lourds sur le terminal fret, si nécessaire ;
 - péage ;
 - police et douanes françaises ;
 - services britanniques d'immigration, de douanes et vétérinaires.
 - (ii) En Grande-Bretagne :

Un terminal fret sera prévu à Ashford, qui permettra le dédouanement éventuel des poids lourds à l'importation.
2. De même pour un véhicule quittant la Grande-Bretagne, la succession des opérations sera la suivante :
 - (i) En Grande-Bretagne :
 - dédouanement à l'exportation des poids lourds si nécessaire à Ashford ;
 - péage ;
 - services britanniques de l'immigration et des douanes ;
 - police et douanes françaises.
 - (ii) En France :

Dédouanement à l'importation des poids lourds si nécessaire au bureau des douanes de Fréthun.

A.I.42. Le trafic pourra faire l'objet de vérifications ponctuelles sur le terminal du pays d'arrivée pour les questions de douanes, vétérinaires ou autres.

A.I.43. Les administrations chargées des contrôles frontaliers mettront en place les personnels et moyens nécessaires pour que la Liaison fonctionne de façon permanente.

A.I.44. Les zones des installations terminales situées en avant des contrôles frontaliers seront d'accès réglementé et sous contrôle des concessionnaires et/ou des autorités de police suivant les usages nationaux. Les autres zones pourront être sous surveillance, selon ce qui sera prescrit par la Commission intergouvernementale. Toute possibilité de contact et de mélange entre les trafics de départ et d'arrivée sera interdite selon des dispositions agréées par les autorités compétentes.

A.I.45. Quelle que soit la partie supportant la dépense aux termes de l'article 15 de l'Acte de Concession, les Concessionnaires assureront la construction et les travaux d'entretien des installations requises par les autorités chargées des contrôles frontaliers.

A.I.5. *La sécurité*

A.I.51. Règlement de sécurité :

Conformément en particulier aux articles 13, 14 et 15 de l'Acte de Concession, les Concessionnaires soumettront à la Commission intergouvernementale pour approbation le plan de sécurité. Ce dispositif s'appliquera à tous les trains empruntant le tunnel et se conformera aux prescriptions générales ci-dessous.

A.I.52. Dispositions générales :

- (i) Dans l'éventualité où un train serait immobilisé dans un tunnel pour une raison quelconque il doit être possible de s'assurer que les autres trains pourront sortir du tunnel sans délai et que tous les passagers, y compris ceux du train immobilisé, pourront gagner l'air libre dans un délai n'excédant pas 90 minutes. Cette disposition sera satisfaite y compris en cas d'interruption de l'alimentation à partir d'un des pays, ou d'incident caténaire.
- (ii) Le système de ventilation, tout en assurant des conditions d'ambiance satisfaisantes en fonctionnement normal, sera en mesure de maintenir un emplacement à l'abri des fumées où les passagers venant d'un train en feu pourront être recueillis dans l'attente de l'évacuation des tunnels. En cas d'incendie dans un tunnel un système spécial de ventilation des tunnels principaux permettra de maîtriser l'enfumage de telle façon que les équipes de secours puissent intervenir sur le site du sinistre.
- (iii) Un système de transport autonome ayant son moyen de traction propre et utilisant la galerie de service permettra en toutes circonstances aux équipes d'intervention d'urgence d'atteindre toute partie de l'ouvrage souterrain.
- (iv) Les matériaux et équipements installés ou susceptibles de se trouver dans les tunnels seront autant que possible résistants au feu et leurs constituants seront de nature telle qu'exposés au feu ou à une décharge électrique ils ne dégagent ni émanations toxiques ni fumées denses.
- (v) Le transport des matières dangereuses fera l'objet d'une réglementation spécifique soumise par les Concessionnaires à l'approbation de la Commission intergouvernementale.

- (vi) Les moyens des luttres contre l'incendie et autres services publics de sécurité existant à proximité des terminaux dans les deux pays contribueront à l'organisation des secours dans les cas graves selon des plans d'intervention qui feront l'objet d'accords entre les services concernés et les Concessionnaires. Ces plans et ces accords seront incorporés au plan de sécurité de la Liaison Fixe.

A.I.53. Dispositions particulières au génie civil des ouvrages :

- (i) Des rameaux assurant une communication entre la galerie de service et les tunnels principaux seront construits à un espacement nominal de 375 m et là où cet espacement devra pour des raisons constructives être plus grand la distance entre deux rameaux successifs ne devra pas excéder 500 m. La largeur de passage libre dans les rameaux sera d'au moins 1,40 mètres y compris aux portes. Il ne sera pas demandé de niches de sécurité dans les tunnels entre les rameaux.
- (ii) Des trottoirs seront exigés de chaque côté de la voie sur toute la longueur de chacun des tunnels principaux. L'un, destiné à faciliter l'évacuation d'un train en cas de sinistre, aura une largeur libre de 800 mm le long d'un wagon ; il sera situé du côté de la galerie de service et à une hauteur d'au moins 550 mm au-dessus du rail sauf au droit des jonctions ferroviaires et des rameaux où cette hauteur pourra être réduite. Le vide entre l'arête du trottoir et les wagons les plus étroits ne devra pas dépasser 350 mm. Le trottoir sera pourvu d'une main courante côté paroi du tunnel et d'un balisage qui guidera les usagers vers le plus proche point d'accès à la galerie de service.

L'autre trottoir aura au moins 500 mm de large et sera à un niveau tel qu'il puisse être utilisé pour l'inspection des organes de roulement d'un train arrêté.

A.I.54. Dispositions particulières aux équipements fixes :

- (i) Un éclairage permanent des tunnels principaux de la galerie de service et des rameaux de jonction, sera assuré. Pour garantir une alimentation ininterrompue, chaque sous-station sera alimentée par deux sources provenant respectivement de l'une et l'autre extrémité.
Un balisage lumineux autonome sera prévu le long des les rameaux de jonction en cas de panne d'alimentation.
- (ii) Des dispositifs de détection des roues déraillées seront implantés de façon à permettre l'arrêt des trains en cas de déraillement. Ces dispositions s'étendront aux voies hors tunnels sur la longueur nécessaire pour que les trains puissent être arrêtés avant d'atteindre les portails.
Des dispositifs de détection des boîtes chaudes seront implantés sur les voies hors tunnel et seront couplées à un système d'avertissement automatique indiquant que le train doit être stoppé.
- (iii) La caténaire sera sectionnée électriquement à un espacement tel qu'un seul train soit immobilisé en cas d'incident caténaire.
- (iv) Un réseau de distribution d'eau incendie sera prévu dans les tunnels. L'équipement spécial correspondant sera soumis à l'approbation de la Commission intergouvernementale.

A.I.55. Dispositions particulières au matériel roulant et au personnel⁹

- (i) Tous les trains empruntant la Liaison Fixe devront respecter les règles d'équipement et d'exploitation édictées par le Concessionnaire, et les prescriptions en matière de sûreté édictées par les autorités compétentes. Ils seront munis d'équipements compatibles.
- (ii) Sauf règles contraires dans le règlement d'exploitation, tous les trains empruntant la Liaison Fixe seront équipés de deux locomotives situés l'une en tête et l'autre en queue de train, permettant le sectionnement éventuel et l'inversion du sens de marche.

Cette disposition pourra être modifiée pour certains types de trains (en particulier pour les trains marchandises) ou dans certaines conditions, sous réserve que le règlement d'exploitation soit respecté.

- (iii) Tous les trains utilisant le tunnel seront équipés d'un système de frein continu automatique d'un modèle conforme aux règles de l'Union Internationale des Chemins de fer applicables au trafic international.
- (iv) Les rames navettes *touristes et toute voiture ferroviaire de rame navette dans laquelle voyagent des passagers* seront munies de portes ou rideaux coupe-feu intermédiaires d'une tenue minimale d'une demi-heure pour empêcher la fumée de se propager dans le train en cas d'incendie à bord. Autant que faire se peut la conception des rames navettes permettra que, dans certains cas, les trains puissent continuer à rouler et sortir du tunnel après l'apparition d'un feu.
- (v) Un système permettant au conducteur et au chef de train de communiquer entre eux et avec le public sera installé sur tous les wagons des trains navettes. *touristes et toute voiture ferroviaire de rame navette dans laquelle voyagent des passagers*
- (vi) Dans les trains navettes *touristes et toute voiture ferroviaire de rame navette dans laquelle voyagent des passagers* un système d'alarme permettra aux passagers d'alerter les responsables du train en cas de danger ; il n'actionnera pas les freins du train.
- (vii) Un personnel spécialement entraîné à la lutte contre l'incendie et à l'usage de l'équipement correspondant sera prévu dans les trains navettes. Dans les trains directs un agent de la compagnie de chemin de fer sera responsable de la sécurité.
- (viii) Les wagons navettes seront équipés de chaque côté de deux portes de secours. *Les wagons navettes touristes et toute voiture ferroviaire dans laquelle voyagent des passagers seront équipées de chaque côté de deux portes de secours. Chacune de ces portes aura une largeur libre d'au moins 600 mm.* En position grande ouverte la porte ne devra pas dépasser à l'extérieur de la caisse du wagon de plus de 200 mm. Les usagers ne devront pas pouvoir ouvrir les portes par inadvertance.

⁹ Les alinéas iv),v),vi) et viii) ont fait l'objet d'une adaptation « article7.1 » après non opposition de la Commission intergouvernementale du 15 novembre 1993 (D 8250). (en italiques dans le texte).

- (ix) Toutes les toilettes installées sur des trains, transportant des voyageurs seront du type à rétention.

A.I.56. Dispositions particulières aux systèmes de contrôle et de signalisation

- (i) Il sera exigé un système de signalisation en cabine capable de maintenir une distance entre trains assurant leur sécurité. Ce système comprendra une sorte de protection automatique du train. S'il n'en est pas pourvu initialement, le système sera extensible de façon à procurer un contrôle complètement automatique de la marche du train.
- (ii) Il sera établi une liaison phonique sélective par radio entre le conducteur du train et le poste de commande.
- (iii) Un système de radio téléphone ou équivalent sera exigé pour la communication entre les trains et le poste de commande.
- (iv) Un système de téléphone distinct sera installé pour les cas d'urgence et pour les équipes d'entretien et de surveillance à des intervalles convenables dans la galerie de service ou dans les rameaux. Il comportera une sorte de signal d'alarme.
- (v) Le système de signalisation permettra des espacements de trains de trois minutes en exploitation aux vitesses normales et sera susceptible d'évoluer de façon à permettre des espacements plus courts si nécessaire.
- (vi) Le mouvement des trains sera contrôlé par un poste de commande centralisé unique, situé sur un des terminaux. Une installation de secours sera prévue sur l'autre terminal. Chacun de ces postes de contrôle sera équipé pour contrôler toutes les informations en provenance du tunnel, des terminaux et des routes d'accès. Le trafic routier sera géré sur chaque terminal et à son approche par un équipement de contrôle spécialisé.

A.I.6. *Codes, normes et règlements :*

De façon générale seront utilisés pour la conception et la réalisation de la Liaison Fixe les codes, normes et règlements soit français, soit britanniques, soit européens. La liste des principaux codes, normes et règlements qui seront utilisés dans la conception du projet sera soumise par les Concessionnaires à la Commission intergouvernementale suffisamment longtemps avant toute soumission d'un avant-projet. Les efforts dûs aux phénomènes naturels tiendront compte d'une période de récurrence de 120 ans.

A.I.7. *Définition du terme « avant projet »*

A.I.71. Les avant-projets comprendront l'ensemble des documents définissant la fonction de l'ouvrage, ses caractéristiques, et permettant de démontrer son adéquation à la fonction, sa faisabilité et le respect des règles de sécurité et d'environnement, ainsi que le respect des dispositions de la Concession.

A.I.72. A ce titre seront fournis :

1. les hypothèses de base,
2. le rappel des principaux codes, normes et règlements,
3. la justification des principales options retenues,

4. les critères de conception et les méthodes de calcul pour les ouvrages et équipements importants,
5. les notes de calcul de dimensionnement des ouvrages et équipements importants,
6. les caractéristiques principales et spécifications des ouvrages et équipements importants,
7. les plans indiquant les dispositions d'ensemble des ouvrages et leurs principales dimensions.

A.I.73. A titre d'exemple, les documents suivants pourront être fournis pour le génie civil des tunnels :

1. Plan de situation au 1/100000,
2. Plan général de l'ouvrage dans la zone des têtes et des autres accès,
3. Plan et profils en long du tunnel,
4. Coupes au 1/100,
5. Une note justifiant la position de l'ouvrage en plan et en altitude,
6. Dossier sommaire d'études géologiques et géotechniques comportant :
 - (a) une carte géologique de surface,
 - (b) un profil géologique dans l'alignement du tunnel,
 - (c) les dossiers de reconnaissances des terrains,
 - (d) mémoires d'interprétation des reconnaissances et des données géologiques, ainsi que les moyens de construction proposés dans les zones de failles, discontinuités et d'infiltration.
7. Les hypothèses de base, comprenant les méthodes d'exploitation et les hypothèses de trafic. Un rapport sur la conception du revêtement sera également fourni.
8. Une note justifiant la coupe-type des tunnels et prenant en compte la géologie, les dimensions du matériel roulant, les équipements mécaniques et électriques, la ventilation, la sécurité, l'effet de pistonement.
9. Méthodes générales de construction et mesures de sécurité.

A.I.8. Travaux à la charge des Concessionnaires

A.I.81. Les raccordements routiers desservant les terminaux à partir des autoroutes et voies secondaires seront à la charge des Concessionnaires.

A.I.82. Certains travaux extérieurs aux limites de la Concession, telles qu'elles sont définies en A.I.12, seront également à la charge des Concessionnaires. Les ouvrages construits à ce titre seront, après achèvement, remis aux Etats ou aux collectivités territoriales, selon les cas.

Côté français, ces travaux comprennent :

- (i) une participation à la construction de la liaison autoroutière R N 1 / rocade Sud de Calais, selon des modalités qui feront l'objet d'un échange de lettres entre le Concessionnaire et le Gouvernement français.
- (ii) la déviation des routes, canaux et réseaux divers nécessités de façon provisoire ou permanente par la construction des ouvrages de la Liaison Fixe.

Côté britannique, ces travaux comprennent :

La déviation de toutes les routes, canaux et réseaux divers nécessités de façon provisoire ou permanente par la construction des ouvrages de la Liaison Fixe.

A.I.9. *Approbation et accords de la Commission intergouvernementale*

Les dispositions de l'Acte de Concession s'appliqueront à toutes les approbations et accords de la Commission intergouvernementale auxquels il est fait référence dans cette annexe.

ANNEXE II
(traduction)

**ACQUISITION DES TERRAINS,
PROPRIETE DE LA LIAISON FIXE
ET DROITS DES CONCESSIONNAIRES
EN CE QUI CONCERNE LE ROYAUME UNI¹⁰**

A.II.1 L'étendue des terrains et des droits afférents aux terrains requis pour la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe (désignés dans cette annexe par l'expression "terrains d'exploitation") est constituée par la totalité des terrains et droits autorisés (qu'ils soient acquis par voie d'autorité ou dévolus dans les conditions prévues aux paragraphes A.II.21 et A.II.22 ci-dessous) à l'usage de cette construction et de cette exploitation telle qu'indiquée dans la loi mentionnée à l'article 3.1 de la concession dont la présente est une annexe (le "contrat de concession", les termes et expressions définis dans le contrat de concession ont la même signification dans la présente annexe) et/ou telle que définie dans les plans déposés au Parlement aux fins de ladite loi à l'exception de ceux des terrains et droits y afférents requis pour la seule construction de la Liaison Fixe (désignés dans cette annexe par l'expression "terrains du site de construction"). *Toute référence dans cette annexe à un terrain d'exploitation ou à un terrain du site de construction (autre que dans le paragraphe A.2.21 ci-dessous) s'étendra aussi aux terrains et droits que le ministre britannique et les Concessionnaires conviendront de désigner comme « terrains d'exploitation » ou « terrains du site de construction », selon le cas.*

A.II.21 Tout droit, tout titre foncier et tous droits afférents aux terrains requis pour la construction ou l'exploitation de la Liaison fixe situés en bordure du rivage et sous le lit de la mer du côté britannique de la frontière telle que déterminée selon le Traité, à l'inclusion de la Liaison Fixe elle-même au fur et à mesure de sa construction de même que tous terrains et tous droits afférents aux terrains requis pour le même objet qui, avant la date du contrat de concession, sont acquis par ou dévolus à un Secrétaire d'Etat autre que le Ministre britannique ou sont d'une autre façon contrôlés par le Gouvernement britannique seront dévolus au Ministre britannique soit avant, soit immédiatement après l'entrée en vigueur du contrat de concession, conformément à l'article 3.1 de ce contrat. Au moment où ce contrat de concession entrera en vigueur, le Ministre britannique devra aussi disposer de tous les pouvoirs nécessaires pour acquérir par voie d'autorité (et pour éteindre en tant que de besoin tous droits, servitudes affectant ces terrains) tous "terrains d'exploitation" et tous "terrains du site de construction" qui ne lui seraient pas déjà dévolus ou qu'il n'aurait pas encore acquis par accord amiable.

A.II.22. Tout droit, tout titre foncier et tous droits afférents aux terrains acquis par les Concessionnaires et requis en tant que "terrains d'exploitation" ou "terrains du site de construction" seront transférés par les Concessionnaires au nom du Ministre britannique dès qu'il en fera la demande, et gratuitement.

A.II.3 Le Ministre britannique consentira aux Concessionnaires :

A.II.31. Pour la totalité des "terrains d'exploitation" au moins trois baux (comprenant respectivement (1) des terrains situés à Chériton près de Folkestone, (2) des terrains situés à Ashford et (3) des terrains situés entre Chériton et la frontière telle que déterminée en accord avec le Traité) dans des formes qui devront être agréés avant la date d'entrée en vigueur du contrat de concession prévus à l'article 3.1, et pour des durées commençant à cette date et prenant fin en même temps que la concession ;

¹⁰ Complété par avenant n°1 du 98 mai 1988. (en italiques dans le texte).

A.II.32. Pour les "terrains du site de construction", un ou plusieurs baux, selon la demande des Concessionnaires, dans des formes qui devront être agréées avant la date d'entrée en vigueur du contrat de concession et pour des durées de dix ans (sous réserve des résiliations et prorogations prévues dans ce contrat) commençant à cette même date d'entrée en vigueur du contrat de concession.

Et les Concessionnaires s'engagent à observer et à accomplir les dispositions de tous ces baux.

A.II.41. Sous réserve qu'il n'existe pas moins de trois baux de "terrains d'exploitation" comme prévu au paragraphe A.II.31 ci-dessus (mais sans préjudice du droit des Concessionnaires de demander plus de trois baux) mais sans pour autant obliger les Concessionnaires à prendre plus d'un bail de chacune des 3 zones de terrains mentionnées, chaque bail sera attribué de façon définitive immédiatement après la plus tardive des dates suivantes :

- (i) la date à laquelle tous les terrains et droits y afférents constituant l'objet du bail en question ont été dévolus au Ministre britannique ou ont été acquis par lui ;
- (ii) la date à laquelle le contrat de concession entrera en vigueur conformément à l'article 3.1 de ce contrat.
- (iii) La plus proche de la date à laquelle le Ministère britannique reçoit des Concessionnaires le paiement qui lui est éventuellement dû, comme indiqué au paragraphe A.II.7 ci-dessous, pour lesdits terrains et droits et de la date à laquelle le Ministre britannique reçoit une garantie bancaire en bonne et due forme couvrant le montant probable d'un tel paiement ou de tels paiements tels que certifiés par le "District Valuer".

A.II.42 Dans l'attente de l'attribution des baux ou de l'un quelconque d'entre eux (et sous réserve que les événements décrits aux paragraphes A.II.41 (i) et (ii) se soient produits *ou que le ministre britannique ait notifié les « Notices to Treat and Enter » relatifs aux terrains ou droits qu'il n'aurait pas encore acquis ou qui ne lui seraient pas encore dévolus*), les Concessionnaires auront le droit et la licence exclusifs d'entrer en possession des terrains et des droits y afférents qui forment l'objet d'un tel bail ou de tels baux comme si ce ou ces baux avaient déjà été attribués, dès qu'ils auront fourni au Ministre britannique une ou plusieurs garanties bancaires en bonne et due forme couvrant le montant probable du paiement éventuel dû par les Concessionnaires pour ces terrains et droits, en application du paragraphe A.II.7 ci-dessous et tel que certifié par le "District Valuer". Les Concessionnaires et le Ministre britannique respecteront tous accords et toutes obligations contenus ou visés dans ce ou ces baux, dans la mesure où ces accords et obligations ne sont pas incompatibles avec la licence créée par le présent paragraphe.

A.II.5 En ce qui concerne les "terrains du site de construction", il est convenu ce qui suit :

A.II.51. Lorsque de tels terrains et droits sont acquis par le Ministre britannique en vertu de ses pouvoirs d'acquisition par voie d'autorité, et lorsque ces terrains et droits ne seront plus nécessaires pour la construction de la Liaison Fixe, ils seront ré-offerts (si le Ministre britannique est dans l'obligation d'agir ainsi pour des raisons légales ou d'usage national) à la personne auprès de laquelle ils avaient été acquis et à des conditions habituelles à ce moment dans de telles circonstances. Si cette personne rachète ces terrains et droits au Ministre britannique selon cette procédure, tout règlement reçu par le Ministre britannique (déduction faite de toutes commissions ou coûts de transferts normaux) sera promptement payé par lui aux Concessionnaires dès réception. Si ces terrains et droits ne sont pas rachetés par cette personne, le Ministre britannique en transférera promptement et gratuitement la propriété aux Concessionnaires ;

A II.52. La propriété de tous les autres "terrains du site de construction" (à l'exception des terrains situés à "Dolland's Moor" et mentionnés au paragraphe A.II.53 ci-dessous) sera promptement transférée par le Ministre britannique aux Concessionnaires gratuitement au terme du bail ou des baux relatifs à ces terrains, sauf si ce terme intervient en conséquence de la fin du contrat de Concession ;

A.II.53. Au terme du bail ou des baux concernant les terrains situés à "Dolland's Moor" qui ne font pas partie des "terrains du site de construction" (si ce terme intervient en conséquence de la fin du contrat de Concession), la propriété de ces terrains sera promptement transférée par le Ministre britannique au "British Railways Board" à un prix et suivant des conditions (qui incluront de façon non limitative des conditions relatives à l'attribution, la dérogation et la réservation, des droits et servitudes nécessaires) mutuellement agréés entre les Concessionnaires et le "British Railways Board". Ce prix sera réglé immédiatement aux Concessionnaires.

A.II.54. *Lors que de tels terrains ont été désignés comme terrains du site de construction, par accord entre le Ministre britannique et les Concessionnaires (comme prévu au paragraphe A.II.1 ci-dessus) et que ces terrains ou droits afférents aux terrains étaient, avant la date d'entrée en vigueur de la Concession, dévolus à un Secrétaire d'Etat autre que le Ministre britannique ou acquis par lui en vertu de pouvoirs d'acquisition par voie d'autorité, les dispositions de l'article A.II.51 s'appliquent également sous réserve des dispositions du paragraphe A.II.55 ci-après, comme si la référence au « Ministre britannique » s'étendait au Secrétaire d'Etat en question.*

A.II.55. *Pour les terrains situés sur le plan annexé (dénommé « plan A.II.55 ») qu'ils ont désignés comme « terrains du site de construction », le Ministre britannique et les Concessionnaires sont habilités à conclure un accord ouvrant droit, pour le Ministre britannique, à un paiement supplémentaire dans les conditions qui y sont définies et, en conséquence, les dispositions des paragraphes A.II.51 ci-dessus et A.II. 73 ci-dessous ne s'appliquent pas.*

A.II.61. Dans tous les cas où des terrains ou droits y afférents ne constituant pas l'objet d'un quelconque des baux mentionnés au paragraphe A.II.3 ci-dessus sont acquis par ou dévolus au Ministre britannique mais où ces acquisitions ou dévolutions se produisent en raison du projet, et,

- (i) soit en conséquence d'un accord intervenu entre le Ministre britannique et le propriétaire de l'époque avec l'approbation écrite et préalable des Concessionnaires,
- (ii) soit en conséquence d'un processus légal aboutissant à une telle dévolution à la demande du propriétaire initial,

le Ministre britannique transférera promptement et gratuitement la propriété de ces terrains et droits aux Concessionnaires.

A.II.62. Dès la mise en service de la Liaison Fixe, la propriété de tous terrains excédentaires alors dévolus au Ministre britannique, mais payés par les Concessionnaires en application du paragraphe A.II.7 ci-dessous, sera promptement et gratuitement transférée aux Concessionnaires, à moins que le Ministre britannique ne soit alors contraint pour des raisons légales ou d'usage national de ré-offrir ces terrains à la personne auprès de laquelle ils avaient été acquis à l'origine ; dans ce cas, les dispositions du paragraphe A.II.51 ci-dessus s'appliqueront mutatis mutandis auxdits terrains.

A.II.7. Les Concessionnaires paieront au Ministre britannique les montants spécifiés au paragraphe A.II.71 immédiatement après la dévolution qui y est mentionnée, les montants spécifiés aux paragraphes A.II.72 et A.II.74 dès que ces montants doivent être réglés par le Ministre britannique, et les montants spécifiés au paragraphe A.II.73 immédiatement après l'émission du certificat du "District Valuer" :

A.II.71. Dans le cas des terrains ou droits y afférents, situés en bordure du rivage et sous le lit de la mer, qui sont dévolus au Ministre britannique, le coût de cette dévolution (à l'inclusion de toute indemnisation réglable par lui) ;

A.II.72. Dans le cas des terrains ou droits y afférents acquis par le Ministre britannique après la date du contrat de Concession, le coût de ces acquisitions ; ces coûts (dans le cas de terrains ou droits acquis par accord amiable) devront être préalablement approuvés par écrit par les Concessionnaires qui ne pourront refuser cette approbation ou la différer indûment ; l'approbation des Concessionnaires sera réputée avoir été donnée si le montant de ces coûts est déterminé par le "Lands Tribunal" ;

A.II.73. Dans le cas des terrains ou droits y afférents qui sont, avant la date du contrat de concession, dévolus au Ministre britannique ou à un autre Secrétaire d'Etat ou qui sont autrement contrôlés par le Gouvernement britannique, la valeur commerciale courante (telle que certifiée par le "District Valuer" compétent) de ces terrains et droits à la date d'entrée en vigueur du contrat de Concession conformément à l'article 3.1 de ce contrat, comme si ces terrains et droits devaient être acquis par lui par voie d'autorité aux fins du projet et en se basant sur les assomptions concernant l'indemnisation d'un achat effectué sur cette dernière base contenues dans la loi à laquelle référence est faite dans l'article 3.1 du contrat de Concession, et

A.II.74. Toute indemnisation payable par le Ministre britannique au titre du projet mais pour des terrains ou droits non requis par la Liaison Fixe, que ces terrains ou droits soient acquis ou non ; le montant de cette indemnisation, dans le cas où elle est payée par accord amiable et non par obligation légale, devra être approuvée au préalable et par écrit par les Concessionnaires.

ANNEXE III OBLIGATIONS D'ASSURANCE

Des assurances spécifiques doivent être souscrites conformément à l'article 22 de la Concession et pour autant que les marchés mondiaux de ces assurances le permettent à un coût raisonnable, dans les domaines suivants :

- toutes les responsabilités légales des Gouvernements, des organismes publics tels que la Commission intergouvernementale et du Comité de Sécurité, leurs personnels ou employés, des constructeurs et des exploitants, vis-à-vis des tiers et utilisateurs de la Liaison Fixe résultant de la construction ou de l'exploitation de la Liaison Fixe, sauf responsabilité pour faute grave et caractérisée du Concédant.
- Les risques de dommages physiques au lien fixe et les conséquences qui en découlent en matière d'interruption de la construction ou de l'exploitation ;
- La responsabilité civile vis-à-vis des tiers, particulièrement celle qui pourrait survenir au cours de la période d'abandon de la Liaison Fixe.

Les assurances peuvent incorporer des franchises appropriées ou un système d'auto-assurance, sous réserve de l'approbation de la Commission intergouvernementale.

Les dispositions en matière d'assurance figurent dans deux programmes séparés :

- Le premier couvre la phase de construction et se poursuivra jusqu'à la mise en service de la Liaison Fixe définie à l'article 11 de la Concession ;
- Le second début à la mise en service de la Liaison Fixe pour une, deux ou trois années sur une base renouvelable par la suite.

Toutes les polices d'assurances et leurs avenants sont soumis à la Commission intergouvernementale qui examine notamment les exclusions et autres limitations de couvertures des polices à la lumière des conditions des marchés d'assurances au moment de la soumission.

En application du droit français qui prévoit une assurance décennale obligatoire, une police décennale doit être souscrite pour assurer les ouvrages des bâtiments des terminaux et les bâtiments d'exploitation sur le territoire français.

La responsabilité encourue par les concessionnaires vis-à-vis des Gouvernements pour non respect de leurs obligations nées de la présente Concession n'est pas assurable.

Les risques qui doivent être assurés par les Concessionnaires comprennent les risques suivants :

1. Pertes ou dommages physiques affectant la Liaison Fixe, y compris les biens maritimes (si nécessaire) tels que : pertes ou dommages physiques provoqués par des grèves, émeutes, actes de terrorisme et de sabotage, catastrophes naturelles incluant (sans limitation) inondation, raz de marée, glissement de terrain et tremblement de terre, explosion, foudre, dommages électriques, bris de machines, et déraillements de trains.
2. Retards dans le commencement et interruption de l'exploitation résultant de pertes et de dommages physiques pour lesquels une indemnisation est prévue au titre des assurances décrites au 1. ci-dessus.
3. Responsabilité civile (dommages matériels et immatériels consécutifs) vis-à-vis des tiers y compris les utilisateurs couvrant :
 - a) décès ou dommages corporels ou maladie,
 - b) pertes ou dommages aux biens ;incluant une garantie étendue à la couverture de la responsabilité des assurés entre eux (responsabilité croisée).

ANNEXE IV**EVENEMENTS VISES A L'ARTICLE 32****POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA SUBSTITUTION**

1. Non-paiement dans un délai de grâce prévu de toute somme exigible aux termes des contrats financiers.
2. Il apparaît, sur la base de données objectives, que les Concessionnaires n'ont pas à leur disposition et ne peuvent se procurer les ressources suffisantes pour financer les coûts prévisionnels de construction ou d'exploitation de la Liaison Fixe, ainsi que les coûts financiers y afférents ;
3. Il apparaît, sur la base de données objectives, que la date d'extinction totale de la créance des prêteurs finançant la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe ("les Prêteurs") doit être reportée de manière importante ;
4. Abandon du Projet, cessation de paiement, liquidation, exercice de sûreté par d'autres créanciers ou événements similaires.

ANNEXE V

DISPOSITIONS CONCERNANT LA PARTICIPATION

DES CONCÉDANTS AUX BÉNÉFICES

A - Aux fins de calculer la somme payable conformément à l'article 29.4, les dispositions suivantes sont applicables :

- 1 - (a) L'expression "bénéfices avant impôts" désigne les bénéfices avant impôts tels qu'ils ressortent, pour chaque exercice comptable, des comptes certifiés de l'Entreprise concernée.

(b) L'expression "pertes avant impôts" désigne les pertes avant impôts telles qu'elles ressortent, pour chaque exercice comptable, des comptes certifiés de l'Entreprise concernée.
- 2 - La somme payable n'est pas prise en compte pour la détermination des bénéfices ou des pertes avant impôts.
- 3 - La somme est calculée annuellement sur la base des comptes certifiés de l'Entreprise concernée.
- 4 - Les bénéfices avant impôts sont réduits à hauteur des pertes avant impôts réalisées lors d'un exercice comptable précédent, ayant commencé après le 29 juillet 2052, dans la mesure où ces pertes n'ont pas déjà fait l'objet d'une imputation.
- 5 - Dans le cas du premier exercice comptable, au titre duquel la somme payable est due, il ne sera pris en compte que les bénéfices ou les pertes avant impôts qui sont réputés avoir été réalisés entre le 29 juillet, inclus, et le dernier jour, inclus, de cet exercice comptable. Les bénéfices ou les pertes avant impôts sont réputés avoir été réalisés pro rata temporis, au jour le jour, au cours cet exercice.
- 6 - Dans les cas du dernier exercice comptable, il ne sera pris en compte que les bénéfices avant impôts qui sont réputés avoir été réalisés entre le premier jour, inclus, de cet exercice et le dernier jour, inclus, de la Concession. Les bénéfices avant impôts sont réputés avoir été réalisés pro rata temporis, au jour le jour, au cours cet exercice.
- 7 - Si l'un ou l'autre des Concédants considère que les résultats comptables du premier exercice comptable au titre duquel la somme payable est due, comportent des évaluations non justifiées, à raison de tout élément d'actif, ou de tout engagement, dont le traitement comptable affectera les exercices comptables ouverts à compter du 65^{ème} anniversaire de la Concession, les Parties s'efforceront de se mettre d'accord sur les évaluations équitables à retenir à la place de celles figurant dans les comptes certifiés aux fins de calculer la somme payable à compter du 65^{ème} anniversaire de la Concession.

B - (a) La partie de la somme payable en application de l'article 29.4, qui excède toute forme d'imposition sur les sociétés, est exigible et payable au même moment et dans les mêmes conditions que ceux qui seraient requis si cette somme était de l'impôt sur les sociétés, à moins que le Concédant et l'Entreprise concernée n'en conviennent autrement.

(b) Les intérêts pour paiement tardif de cette somme seront calculés, exigibles et payables aux mêmes taux et selon les mêmes modalités que ceux qui seraient applicables si cette somme était de l'impôt sur les sociétés, à moins que le Concédant et l'Entreprise concernée n'en conviennent autrement.