

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 octobre 1974.

PROJET DE LOI

autorisant la ratification du traité entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation d'un Tunnel ferroviaire sous la Manche, signé à Chequers le 17 novembre 1973 et donnant les autorisations nécessaires à son exécution,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. JACQUES CHIRAC,

Premier Ministre,

PAR M. JEAN SAUVAGNARGUES,

Ministre des Affaires étrangères.

(Renvoyé à la Commission des Affaires économiques et du Plan sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les études menées au cours des dernières années ont démontré que la construction d'un tunnel sous la Manche était techniquement et financièrement réalisable et que son exploitation offrait des avantages économiques incontestables. Les Gouvernements français et britannique ont donc décidé de réaliser ce projet.

Long d'une cinquantaine de kilomètres, dont trente-sept sous la mer, l'ouvrage permettra le passage du trafic routier sur des rames-**navettes** et celui du trafic ferroviaire. Sa construction est confiée à deux sociétés dont l'une est française et l'autre britannique.

Différents instruments précisent les engagements pris par les Gouvernements et les sociétés : un Traité définit les engagements entre les deux Gouvernements ; deux Conventions symétriques en langues française et anglaise règlent en ce qui concerne la Convention en langue française les rapports entre le Gouvernement français et les Sociétés et en ce qui concerne la Convention en langue anglaise les rapports entre le Gouvernement britannique et les Sociétés ; une convention d'arbitrage précise les conditions de règlement des litiges entre les Gouvernements et les Sociétés ; enfin, deux Echanges de lettres ont été signés le 17 novembre 1973 afin de préciser les obligations des Gouvernements avant l'entrée en vigueur du Traité et les travaux à réaliser sur les infrastructures routières et ferroviaires de chaque pays ; le financement de ces travaux sera compris dans les programmes d'investissement autorisés selon les procédures normales.

Le Traité, signé le 17 novembre 1973, et les autorisations législatives nécessaires à la mise en œuvre de la Convention n° 2, qui déroge, sur certains points, au droit interne français, sont soumis, en tant que de besoin, au Parlement. Ces dérogations, dont le principe est prévu dans le Traité, sont justifiées par l'importance de

l'ouvrage, son caractère international, l'origine privée de son financement et les délais nécessaires à son achèvement ; elles concernent notamment le droit des Sociétés (8.3.1), la fiscalité (8.3.3) et le règlement des litiges entre les Gouvernements et les Sociétés (8.5.2).

L'exploitation, l'entretien et l'extension éventuelle du tunnel seront confiés à un organisme franco-britannique, appelé « L'Autorité du Tunnel sous la Manche », qui devra gérer l'ouvrage comme une entreprise commerciale en concurrence avec les autres moyens de transport et respecter le principe de non-discrimination entre les trafics routier et ferroviaire. L'Autorité du Tunnel sous la Manche sera constituée par la réunion des administrateurs de deux organismes nationaux. Elle exercera ses missions par l'intermédiaire de ces organismes qui devront appliquer ses décisions, lesquelles seront prises sous le contrôle des Gouvernements.

Les recettes et les dépenses de l'exploitation, à l'exception de l'impôt sur les bénéfices, seront partagées également entre les organismes nationaux. Après paiement de l'impôt sur les bénéfices, chaque organisme national disposera de l'excédent selon les instructions qu'il recevra de son Gouvernement.

Afin d'assurer l'égalité de concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche, les Sociétés et les organismes nationaux ne supporteront pas l'incidence de la taxe sur la valeur ajoutée à raison de certaines opérations et notamment des opérations de construction, d'entretien ou d'extension de l'ouvrage, à l'exclusion des stations terminales.

En cas d'abandon du projet par les deux Gouvernements ou par l'un d'entre eux, les conséquences financières seront partagées également.

Un comité consultatif pourra faire des recommandations aux Gouvernements et à l'Autorité sur toute question concernant l'exploitation de l'ouvrage et un comité de sécurité aura notamment pour mission d'approuver le règlement de sécurité établi par l'Autorité du Tunnel sous la Manche et de surveiller son application.

Ainsi, les différentes autorisations qui sont demandées au Parlement permettront, si elles sont données, la construction d'un ouvrage d'une importance historique dans le développement des relations et l'expansion des échanges entre la France, la Grande-Bretagne et tous les Etats de la Communauté européenne.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Affaires étrangères, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Est autorisée la ratification du Traité entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation d'un Tunnel ferroviaire sous la Manche, signé à Chequers le 17 novembre 1973, dont le texte est annexé à la présente loi.

Art. 2.

Est approuvée, en tant que de besoin, la Convention n° 2 en langue française, annexée au Traité et signée le 17 novembre 1973.

Art. 3.

Est approuvé l'Echange de lettres franco-britannique signé le 17 novembre 1973 par les deux Ministres des Affaires étrangères.

Fait à Paris, le 23 octobre 1974.

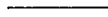
Signé : JACQUES CHIRAC.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Affaires étrangères,

Signé : Jean SAUVAGNARGUES.

ANNEXES



TRAITE

entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation d'un Tunnel ferroviaire sous la Manche.

Le Président de la République française et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de ses autres Domaines et Territoires, Chef du Commonwealth,

Assurés qu'un tunnel ferroviaire sous la Manche améliorera considérablement les communications entre la France et le Royaume-Uni ;

Désireux de donner par ce moyen une impulsion nouvelle aux relations entre les deux pays ;

Convaincus que cet ouvrage contribuera aussi au développement des relations et à l'expansion des échanges entre les Etats membres des Communautés européennes, et plus généralement entre les Etats européens,

Ont décidé de conclure un Traité et ont nommé à cette fin pour Plénipotentiaires :

Le Président de la République française :

Son Excellence Monsieur Michel Jobert, Ministre des Affaires étrangères ;

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de ses autres Domaines et Territoires, Chef du Commonwealth :

Son Excellence Sir Alec Douglas-Home, K. T., M. P., Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux Affaires étrangères et du Commonwealth,

Lesquels, après avoir présenté leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1^{er}.

Définitions.

Dans le présent Traité :

- a) « Le Projet » signifie la construction, l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'ouvrage visé à l'article 2 ;
- b) « Les Sociétés » signifie la Société française du Tunnel sous la Manche et The British Channel Tunnel Company Limited ;
- c) « Les accords avec les Sociétés » signifie les accords contenus dans les Conventions suivantes :
 - i) la Convention n° 2 conclue le 17 novembre 1973 entre le Gouvernement de la République française et les Sociétés et la Convention n° 2 conclue le 17 novembre 1973 entre Her Majesty's Secretary of State for the Environment et les Sociétés, Conventions dont les textes sont annexés au présent Traité mais n'en font pas partie intégrante ;
 - ii) toutes conventions ultérieures relatives au Projet, conclues entre les mêmes parties, conformément au paragraphe 3 de l'article 5 ;

d) « Les organismes nationaux » signifie l'organisme public français et l'organisme public britannique créés conformément à l'article 9 ;

e) « L'Autorité » signifie l'Autorité du Tunnel sous la Manche créée par l'article 8.

Article 2.

Objet.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à assurer en commun la construction, l'exploitation, l'entretien et l'extension d'un ouvrage ferroviaire sous la Manche entre Fréthun (Pas-de-Calais) et Cheriton (Kent), dénommé « le Tunnel sous la Manche », dans les conditions prévues par le présent Traité et par les accords avec les Sociétés, y compris par celles de leurs dispositions relatives à l'hypothèse d'un abandon du Projet.

Article 3.

Construction.

1. La construction de l'ouvrage est confiée aux Sociétés dans les conditions prévues par le présent Traité et par les accords passés avec elles.

2. La composition générale de l'ouvrage est la suivante :

a) Les tunnels proprement dits comprenant :

- i) deux galeries principales équipées chacune d'une voie ferrée et permettant d'assurer le passage du trafic routier sur rames-navettes et celui du trafic ferroviaire ;
- ii) une galerie de service ;

b) Deux aires terminales situées aux débouchés des tunnels, l'une près de Fréthun, l'autre près de Cheriton ;

c) Les raccordements nécessaires avec les réseaux routiers et ferroviaires de chaque pays ;

d) Les équipements fixes et mobiles, y compris les wagons-navettes, nécessaires à l'exploitation de l'ouvrage.

3. Les caractéristiques détaillées des éléments définis ci-dessus, et notamment les limites des aires terminales et celles des raccordements avec les réseaux routiers et ferroviaires nationaux, font l'objet d'accords avec les Sociétés.

Article 4.

Infrastructures routières et ferroviaires.

1. Dans les deux Etats les ouvrages routiers et ferroviaires conduisant au tunnel (appelés dans cet article « les infrastructures nationales ») doivent répondre en tout temps aux besoins du trafic du tunnel.

2. Les travaux qu'il est prévu de réaliser sur les infrastructures nationales avant la date de la mise en service de l'ouvrage pour répondre aux besoins du trafic du tunnel et les conditions d'exploitation envisagées pour lesdites infrastructures en relation avec le trafic du tunnel sont précisés par un échange de lettres entre les deux Gouvernements, signées le même jour que le présent Traité.

Article 5.

Autorisations.

1. Les autorisations nécessaires à la construction et à l'exploitation de l'ouvrage, telles que précisées dans les Conventions n° 2, sont accordées en temps utile dans le cadre de chaque législation nationale.

2. a) Dans la mesure où les dispositions de la Convention n° 2 entre le Gouvernement de la République française et les Sociétés sont contraires au droit interne français, elles l'emportent sur ce dernier.

b) Toute législation du Royaume-Uni, qui serait nécessaire pour permettre aux dispositions de la Convention n° 2 entre Her Majesty's Secretary of State for the Environment et les Sociétés d'avoir effet, doit être promulguée avant l'entrée en vigueur du Traité.

3. Aucun des deux Gouvernements ne conclut avec les Sociétés de nouvelles conventions relatives au Projet sans avoir obtenu l'accord de l'autre Gouvernement sur leur contenu.

Article 6.

Frontière et compétences.

1. a) La frontière entre la France et le Royaume-Uni, à l'intérieur de chaque tunnel, est la projection à la verticale de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chaque Etat.

b) Cette frontière sera tracée dans chaque tunnel, aussitôt que possible, après l'achèvement du creusement de ce tunnel et, en tout cas, avant la mise en exploitation de l'ouvrage par une commission mixte composée de représentants des deux Etats.

c) Si, au cours de la construction d'un des tunnels, et nonobstant les dispositions du présent paragraphe qui précèdent, le creusement entrepris à partir de l'un des deux Etats se poursuit au-delà de la frontière, la loi applicable dans la partie du tunnel creusée au-delà de la frontière, est, en ce qui concerne les faits se produisant avant que la jonction soit effective, la loi de cet Etat.

2. a) Les modalités des contrôles de police, d'immigration, de douane et de santé ainsi que des contrôles sanitaires et phytosanitaires et de tous autres contrôles qui apparaîtraient nécessaires pourront faire l'objet d'accords particuliers.

b) Chaque Gouvernement conserve à sa charge les frais de contrôle qui lui sont propres.

c) Toutes les personnes exerçant des fonctions dans le cadre de la construction, de l'exploitation, de l'entretien, du contrôle ou de la sécurité de l'ouvrage ont le droit de circuler librement pour les besoins du service dans l'ensemble des installations, tout en demeurant soumis aux contrôles nationaux de police, d'immigration, de douane et de santé, éventuellement nécessaires.

d) Chaque Etat accorde aux personnes visées au précédent alinéa et ressortissantes de l'autre Etat, pour l'exercice de leurs fonctions dans les conditions prévues au présent Traité, les protection et assistance qu'il accorde aux personnes exerçant des fonctions correspondantes sur son propre territoire.

e) Les installations nécessaires aux contrôles de frontière peuvent faire l'objet d'accords particuliers entre les Gouvernements et les Sociétés.

Article 7.

Découvertes.

Les droits sur les ressources naturelles découvertes au cours de la construction de l'ouvrage sont régis par la législation de l'Etat sur le territoire ou sur le plateau continental duquel ces ressources se trouvent.

Article 8.

L'Autorité du Tunnel sous la Manche.

1. Les Hautes Parties contractantes créent un organisme appelé « l'Autorité du Tunnel sous la Manche ».

2. a) L'Autorité exerce par l'intermédiaire des organismes nationaux les missions suivantes :

- i) la gestion, l'exploitation, l'entretien et l'extension de l'ouvrage et de ses services annexes ;
- ii) toute autre mission que lui confient d'un commun accord les Gouvernements pour contrôler la construction de l'ouvrage et préparer son exploitation.

b) Aux fins de ce paragraphe, l'Autorité peut donner aux organismes nationaux des instructions générales ou particulières qui ne sont pas contradictoires avec les dispositions du présent Traité, ni avec celles des législations française et britannique.

3. L'Autorité doit :

a) Gérer l'ouvrage comme une entreprise commerciale en concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche et respecter le principe de non discrimination entre le trafic routier et le trafic ferroviaire, sans que cela fasse obstacle à la mise en œuvre de pratiques commerciales normales ;

b) Prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité dans les conditions prévues à l'article 12 et, à cet effet, établir les règlements et veiller à leur respect ;

c) Respecter les dispositions la concernant contenues dans les accords avec les Sociétés.

4. L'Autorité est constituée par la réunion des membres des deux organismes nationaux.

5. a) Les fonctions de Président et de Vice-Président de l'Autorité sont alternativement exercées, pour des périodes de deux ans, respectivement par le Président de l'organisme national français et par le Président de l'organisme national britannique.

b) Les Gouvernements décideront lequel des Présidents des organismes nationaux sera le premier Président de l'Autorité.

6. a) Sauf lorsque le présent paragraphe en dispose autrement, les décisions de l'Autorité sont prises à la majorité des votes émis en séance et chaque membre présent, y compris le Président ou tout autre membre présidant en son absence, a droit à une seule voix.

b) Un membre empêché d'assister à une séance peut donner procuration écrite à un autre membre pour participer aux délibérations et voter en son lieu et place à cette séance. Aucun membre ne peut être titulaire de plus d'une procuration par séance.

c) En cas de partage des voix :

- i) le Président et le Vice-Président peuvent, s'ils sont l'un et l'autre présents, disposer conjointement d'une voix prépondérante ;
- ii) s'ils n'exercent pas cette faculté, l'Autorité peut en référer pour décision aux Gouvernements ; elle est tenue de le faire si le Président ou le Vice-Président, personnellement présent, le demande.

d) Dans le cas prévu au sous-paragraphe c) ii) ci-dessus, la décision des Gouvernements a le même effet que s'il s'agit d'une décision de l'Autorité.

e) Les projets de délibération relatifs aux tarifs et péages ne sont adoptés qu'à une majorité comprenant le vote affirmatif d'au moins un administrateur de l'organisme national français et un administrateur de l'organisme national britannique, nommés en application du paragraphe 3, a) de l'article 9, tous deux étant présents.

f) Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent sous réserve des dispositions particulières relatives au droit de vote contenues dans les accords avec les Sociétés.

7. L'Autorité élabore son règlement intérieur qui est soumis à l'approbation des Gouvernements et qui fixe, notamment, la périodicité et le lieu des réunions, ainsi que les règles de quorum applicables à ses délibérations.

8. a) L'Autorité est tenue de se conformer aux instructions qu'elle reçoit des Gouvernements agissant conjointement dans les conditions prévues à l'article 11.

b) L'Autorité répond de l'exécution de ses missions devant les Gouvernements.

9. Pour toutes les décisions relatives aux investissements, aux prêts et aux emprunts, l'Autorité agit dans le cadre des directives fixées périodiquement par les Gouvernements.

10. a) Au plus tard trois mois après la fin de chaque exercice comptable, l'Autorité remet un rapport aux Gouvernements sur l'exécution de ses missions pendant cette année et sur son programme d'action future.

b) L'Autorité doit aussi fournir, à la demande conjointe des Gouvernements, tous documents, comptes rendus et informations concernant ses activités.

11. A la fin de chaque exercice comptable annuel, l'Autorité établit ses comptes retraçant la situation et les opérations comptables de l'ensemble de l'exploitation de l'ouvrage selon les règles fixées conjointement par les Gouvernements. La vérification de ces comptes est effectuée par des Commissaires aux comptes désignés conjointement par les Gouvernements. Les comptes sont soumis aux Gouvernements en même temps que le rapport des Commissaires aux comptes dans un délai de trois mois suivant la fin de l'exercice.

Article 9.

Les organismes nationaux.

1. Il sera créé, aussitôt que possible après l'entrée en vigueur du Traité, et dans les conditions prévues respectivement par la législation française et par la législation britannique, un organisme public français et un organisme public britannique appelés dans le présent Traité « organismes nationaux ».

2. Les administrateurs de l'organisme national français sont nommés par le Gouvernement de la République française et ceux de l'organisme national britannique par le Gouvernement du Royaume-Uni.

3. Chaque organisme national comprend :

a) Cinq administrateurs, ce nombre pouvant être modifié par accord entre les Gouvernements. Ces administrateurs ne doivent

avoir, directement ou indirectement, aucun intérêt financier ou autre qui puisse être préjudiciable à l'exercice de leurs fonctions dans l'Autorité ou dans l'organisme national ;

b) En outre, après l'entrée en service de l'ouvrage, d'autres administrateurs qui pourront, dans les conditions fixées par les accords avec les Sociétés, être nommés parmi des personnes proposées par la Société française du Tunnel sous la Manche s'il s'agit de l'organisme national français et parmi des personnes proposées par The British Channel Tunnel Company Limited, s'il s'agit de l'organisme national britannique.

4. Les administrateurs de chaque organisme national sont choisis en fonction de leur expérience et de leurs compétences en matière de transport ou dans les domaines commercial, industriel, technique ou financier.

5. Les organismes nationaux doivent se conformer aux instructions que l'Autorité leur donne conformément au paragraphe 2 de l'article 8 et, pour tout ce qui concerne les missions énumérées audit paragraphe, ils ne doivent agir que conformément aux instructions de l'Autorité.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 8 ci-dessous, les organismes nationaux ne peuvent exercer que des activités liées aux missions définies par le paragraphe 2 de l'article 8.

7. a) Chaque organisme national a un Directeur général qui est nommé avec l'accord de l'Autorité et des Gouvernements.

b) Les Directeurs généraux ont le droit d'assister aux réunions de l'Autorité.

c) Ils assurent conjointement la direction générale de l'exploitation de l'ouvrage et en répondent devant l'Autorité.

8. a) Aussitôt que l'ouvrage aura été remis aux Gouvernements, conformément aux accords avec les Sociétés, chaque Gouvernement mettra à la disposition de l'organisme qui relève de son droit national la partie de l'ouvrage située dans les limites du territoire national.

b) Les recettes et les dépenses de l'exploitation, y compris les dépenses d'investissement et les paiements aux Sociétés, mais à l'exception des impôts sur les bénéfices, sont partagées également entre les organismes nationaux.

c) Chaque organisme national paye les impôts dus sur sa part des bénéfices et dispose de l'excédent selon les instructions qu'il reçoit de son Gouvernement.

d) Sous réserve des dispositions du présent paragraphe qui précèdent, chaque organisme national est conjointement et solidairement responsable de toutes les obligations de l'autre.

e) Les comptes de chaque organisme national sont tenus de manière à faciliter l'application des dispositions qui précèdent.

Article 10.

Comité consultatif.

1. Il sera créé un Comité consultatif qui aura pour mission, à partir d'une date à convenir entre les Gouvernements, de faire des recommandations aux Gouvernements et à l'Autorité sur toute question concernant l'exploitation de l'ouvrage qui lui serait soumise par l'un ou l'autre des Gouvernements ou par l'Autorité ainsi que sur tout sujet qui lui apparaîtrait mériter son examen. Le Comité peut recevoir des observations présentées par des personnes ou des organismes intéressés ou qui pourraient être affectés par l'exploitation de l'ouvrage.

2. Le Comité comprend un nombre de membres qui est déterminé d'un commun accord par les Gouvernements ; ces membres sont nommés pour moitié par chaque Gouvernement.

3. Les membres du Comité sont désignés pour représenter les personnes ou les organismes susceptibles d'être intéressés ou concernés par les questions entrant dans la compétence du Comité.

4. Les autres problèmes relatifs à l'organisation du Comité et à ses modalités de fonctionnement sont réglés d'un commun accord par les Gouvernements.

5. Chaque organisme national :

a) Apporte au Comité les facilités matérielles et de fonctionnement lui permettant d'exercer ses missions ;

b) Prend en charge la moitié des frais de fonctionnement du Comité approuvés par l'Autorité.

Article 11.

Contrôle.

Les Gouvernements contrôlent conjointement le Projet, conformément aux dispositions ci-après :

a) S'ils estiment que l'intérêt public l'exige, les Gouvernements peuvent adresser conjointement à l'Autorité des instructions générales ou particulières relatives aux conditions d'exercice de ses missions.

b) Les instructions données en application du sous-paragraphe a) ci-dessus peuvent déroger aux dispositions du paragraphe 3, a) de l'article 8.

c) Aucun des Gouvernements ne peut donner séparément des instructions à l'Autorité.

Article 12.

Sécurité.

1. a) Aussitôt que possible après l'entrée en vigueur du présent Traité, les Gouvernements créeront une Commission de sécurité comprenant un nombre de membres qui sera déterminé d'un commun accord et dont la moitié sera nommée par chacun des Gouvernements.

b) Toutes questions concernant l'organisation de la Commission et les procédures selon lesquelles elle s'acquitte de ses missions sont réglées d'un commun accord par les Gouvernements.

2. a) Pendant la construction de l'ouvrage, la Commission de sécurité exerce les missions suivantes :

i) conseiller les Gouvernements sur toute question relative à la sécurité de l'ouvrage qui, aux termes des accords avec les Sociétés, doit faire l'objet d'un accord entre les Gouvernements et les Sociétés ou être réglée par les Gouvernements ;

ii) participer au contrôle de la réalisation de l'ouvrage, afin de s'assurer qu'il satisfait aux normes de sécurité relatives tant à la conception qu'à la construction prévues dans les accords avec les Sociétés ou établies conformément à ces accords.

b) Pendant la période précédant la création de la Commission de sécurité, les fonctions confiées à ladite Commission sont exercées dans les conditions que les Gouvernements déterminent d'un commun accord.

3. A compter de la mise en exploitation de l'ouvrage, la Commission de sécurité exerce les missions suivantes :

a) Conseiller les Gouvernements sur toute question relative à la sécurité de l'ouvrage ;

b) Approuver conformément au sous-paragraphe 4, a) ci-dessous le règlement de sécurité établi par l'Autorité ;

c) Surveiller l'application de ce règlement et faire des recommandations aux Gouvernements et à l'Autorité à propos de toute modification que la Commission estimerait souhaitable d'apporter audit règlement ;

d) Examiner les rapports concernant tout accident survenu dans l'ouvrage et procéder à toute enquête qu'elle jugerait nécessaire ;

e) Examiner toutes autres questions relatives à la sécurité qui lui apparaissent mériter considération, faire rapport et présenter des recommandations sur ces questions aux Gouvernements et à l'Autorité.

4. a) L'Autorité prend toutes les dispositions pour assurer la sécurité et à cet effet elle établit des règlements sous réserve de l'approbation préalable des textes de ces règlements par la Commission de sécurité, agissant au nom des Gouvernements.

b) Chaque Gouvernement prend les mesures nécessaires pour donner effet, dans le cadre de sa législation nationale, aux règlements établis par l'Autorité conformément aux dispositions du présent paragraphe.

Article 13.

Contrôle des changes et fiscalité.

1. Sous réserve d'en présenter la demande, les Sociétés et les organismes nationaux bénéficient des autorisations de transfert de francs et de livres entre les deux pays qui sont nécessaires pour assurer les paiements courants afférents au Projet et la rémunération des Sociétés, le taux applicable étant celui qui est pratiqué sur le marché pour des opérations de nature similaire.

2. a) Sous réserve des dispositions du présent paragraphe, chaque Etat applique sa législation et sa réglementation fiscales aux opérations de construction, d'exploitation, d'entretien et d'extension de la partie de l'ouvrage située en deçà de la frontière définie au paragraphe 1 de l'article 6. Toutefois, en conformité avec les dispositions du paragraphe 1 c de l'article 6, les travaux de construction réalisés à partir de l'un des deux Etats au-delà de la frontière sont soumis à la législation et à la réglementation fiscales de cet Etat.

b) i) Afin d'assurer l'égalité de concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche et à cette seule fin, les Sociétés et les organismes nationaux ne supportent pas l'incidence de la taxe sur la valeur ajoutée à raison :

aa) des opérations de construction, d'entretien ou d'extension de l'ouvrage, à l'exclusion des stations terminales ;

bb) des opérations d'acquisition, d'entretien et de réparation du matériel roulant spécialisé (wagons-navettes).

ii) En ce qui concerne la taxe sur la valeur ajoutée les recettes provenant des transports utilisant l'ouvrage sont assujetties au même régime fiscal que celles des autres moyens de transports à travers la Manche entre les deux pays.

- c) i) Chaque organisme national n'est imposé au titre de l'impôt sur les bénéfices que selon la législation et la réglementation en vigueur dans son pays et par les autorités fiscales de ce pays, à raison de sa part des bénéfices de l'exploitation de l'ouvrage, après le partage visé au paragraphe 8 b de l'article 9.
L'Autorité en tant que telle n'est soumise à aucune imposition.
- ii) Pour le calcul du bénéfice imposable des organismes nationaux, les versements aux Sociétés au titre des accords passés avec elles, ainsi que les provisions pour les services des emprunts garantis par les Gouvernements, sont considérés comme une charge déductible à raison de la moitié de ces dépenses pour chacun des organismes nationaux.
- iii) Les bénéfices des Sociétés tirés du financement et de la construction de l'ouvrage sont considérés dans le cas de la Société française comme étant d'origine française et dans le cas de la Société britannique comme étant d'origine britannique ; dans aucun cas, les bénéfices ne sont imposables dans l'autre pays.
- d) Les Gouvernements se consultent en tant que de besoin pour examiner les conditions d'application aux organismes nationaux des impôts nationaux, régionaux ou locaux.
- e) Les administrations fiscales compétentes des deux Etats se concertent sur les modalités d'exercice de leurs droits respectifs de communication et de vérification en ce qui concerne la comptabilité et les documents des organismes nationaux.

Article 14.

Partage des responsabilités.

1. Les Gouvernements se partagent par moitié les dépenses d'indemnisation qui sont mises conjointement à leur charge aux termes des accords avec les Sociétés. Chaque Gouvernement supporte la charge de toute autre indemnité et de toute autre dépense relative au Projet qu'il aurait exposée.

2. Si, aux termes des accords avec les Sociétés, le Projet est abandonné avant la mise en exploitation de l'ouvrage ou s'il est mis fin prématurément à ces accords après la mise en exploitation, les Gouvernements entrent immédiatement en consultation.

3. Sans préjudice des mesures qui seraient nécessaires pour donner effet aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, aucun Gouvernement ne peut présenter de réclamation contre l'autre, ni lui demander d'indemnité.

4. Dans la mesure où il peut régler directement avec la Société qui relève de son droit national les conséquences d'un abandon par les Gouvernements, chaque Gouvernement s'engage à acquiescer tous les droits et les actifs de cette Société relatifs au Projet.

Article 15.

Cas d'urgence.

1. En cas de guerre, de conflit armé ou d'autres situations exceptionnelles, chaque Gouvernement, après consultation de l'autre Gouvernement si le temps et les circonstances le permettent, peut prendre :

a) Des mesures dérogeant à ses obligations aux termes du présent Traité autres que des obligations de nature financière ;

b) Des mesures destinées à protéger ou à sauvegarder l'ouvrage.

2. De telles mesures peuvent comprendre la fermeture de l'ouvrage mais doivent être limitées aux nécessités requises par la situation et être immédiatement notifiées à l'autre Gouvernement.

Article 16.

Consultations.

1. Les Gouvernements se consultent sur les conséquences de toute mesure d'ordre général applicable dans l'un ou l'autre des Etats et qui pourrait affecter substantiellement la construction ou l'exploitation de l'ouvrage.

2. Ils se consultent préalablement à toute action particulière d'où résulteraient, dans les conditions prévues à l'article 14, l'abandon du Projet ou la résiliation des accords avec les Sociétés.

Article 17.

Arbitrage.

1. a) Si un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Traité s'élève entre les deux Etats et n'est pas réglé dans les trois mois, il est soumis à un tribunal arbitral à la requête de l'un des deux Gouvernements.

b) Le tribunal arbitral est composé dans chaque cas de la façon suivante :

- i) chacune des parties nomme un arbitre dans un délai de deux mois suivant la requête d'arbitrage ;
- ii) les deux arbitres, dans les deux mois de la nomination du dernier d'entre eux, désignent d'un commun accord un troisième arbitre ressortissant d'un Etat tiers qui préside le tribunal arbitral ;
- iii) si l'une des nominations n'a pas été faite dans les délais fixés ci-dessus, l'une ou l'autre des parties peut, en l'absence de tout autre accord, demander au Président de la Cour de justice des Communautés européennes de procéder aux nominations nécessaires ;
- iv) si le Président de la Cour de justice des Communautés européennes est un ressortissant de l'un des deux Etats ou si, pour d'autres raisons, il est empêché, les nominations sont demandées aux présidents de chambre de cette Cour par ordre d'ancienneté ;
- v) si ces derniers sont également empêchés, les nominations sont effectuées par le juge de la Cour le plus ancien qui n'est ressortissant d'aucun des deux Etats et qui n'est pas empêché pour d'autres raisons.

c) Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Les décisions du tribunal lient les parties.

d) Chacune des parties supporte les frais de l'arbitre qu'elle a désigné ou qui a été désigné en son lieu et place ; les deux parties se partagent, par moitié, les autres frais de la procédure d'arbitrage.

e) Sur les autres points, le tribunal arbitral règle lui-même sa procédure.

2. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des accords avec les Sociétés et survenant entre les Sociétés, d'une part, les Gouvernements ou l'Autorité, d'autre part, sont soumis à un arbitrage liant les parties dans les conditions prévues par une Convention qui sera conclue entre les Gouvernements et les Sociétés.

Article 18.

Ratification et entrée en vigueur.

Le présent Traité est soumis à ratification. Il entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification, qui aura lieu à Paris.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Chequers (Comté de Buckinghamshire), le 17 novembre 1973, en double exemplaire, chacun en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Président de la République française :

MICHEL JOBERT.

Pour Sa Majesté britannique :

ALEC DOUGLAS-HOME.

TUNNEL SOUS LA MANCHE
Convention n° 2 en langue française,
signée le 17 novembre 1973.

CONVENTION N° 2
(Novembre 1973.)

SOMMAIRE

	Pages.
Section 1. — Définitions	23
Section 2. — Construction	25
2.1. Rôle des Sociétés.....	25
2.2. Caractéristiques du Tunnel.....	25
2.3. Calendrier	25
2.4. Remise du Tunnel.....	28
2.5. Responsabilité après la remise.....	29
Section 3. — Management et relations avec les Gouvernements	30
3.1. Organisation du management.....	30
3.2. Relations avec les Gouvernements.....	32
Section 4. — Financement	35
4.1. Coût estimé du Tunnel.....	35
4.2. Plans de financement.....	36
4.3. Fonds non garantis.....	38
4.4. Emprunts garantis par les Gouvernements..	39
4.5. Valorisation des actions des phases 1 et 2..	41
4.6. Intérêts intercalaires	43
4.7. Dépassement du coût.....	44
4.8. Contrôle du coût.....	45
4.9. Parité de change.....	45
4.10. Contrôle des changes.....	45
4.11. Divers	45
Section 5. — Exploitation	46
5.1. L'Autorité du Tunnel sous la Manche.....	46
5.2. Recette de l'Autorité.....	49
5.3. Dépenses propres de l'Autorité.....	50
5.4. Dépenses et provisions de l'Autorité autres que les dépenses propres.....	51
5.5. Formule de rémunération.....	54
5.6. Clause de sauvegarde.....	58
5.7. Circonstances exceptionnelles	59

	Pages.
Section 6. — <i>Abandon</i>	60
6.1. Evénements constitutifs de l'abandon.....	60
6.2. Conséquences de l'abandon.....	64
Section 7. — <i>Le Groupe</i>	72
Section 8. — <i>Généralités</i>	74
8.1. Droits et obligations des parties.....	74
8.2. Dispositions diverses britanniques.....	75
8.3. Dispositions diverses françaises.....	75
8.4. Risques exceptionnels	77
8.5. Règlements des litiges.....	78
8.6. Procédures aux frontières.....	79
8.7. Divers	79
Annexe I. — Caractéristiques générales. — Normes de sécurité et d'utilisation.....	81
Annexe II :	
Première partie : travaux de la phase 2.....	88
Deuxième partie : budget de la phase 2.....	90
Annexe III. — Infrastructures routières et ferroviaires.	92
Annexe IV. — Etudes techniques antérieures.....	93
Annexe V. — Plan de financement de la phase 2....	94
Annexe VI. — Hypothèses de recettes pour l'applica- tion du paragraphe 5.5.....	96

CONVENTION N° 2

Entre :

- 1° L'Etat français ;
- 2° La Société française du Tunnel sous la Manche ;
- 3° The British Channel Tunnel Company Limited ;
- 4° Les membres du Groupe, tels que définis au paragraphe 7.1. de la présente Convention,

Il est convenu ce qui suit :

SECTION 1

Définitions.

Sauf dispositions contraires, dans cette Convention et ses annexes, les termes :

1° « La Société française » signifie « la Société française du Tunnel sous la Manche » ou, le cas échéant, la Société qui, en application du paragraphe 4.5.1, 1°, absorbera la S.F.T.M.

2° « La Société britannique » signifie « The British Channel Tunnel Company Limited ».

3° « Les Sociétés » signifie la Société britannique et la Société française.

4° « Le Ministre français » signifie le Ministre des Transports de la République française, ou tout autre Ministre appelé à exercer les mêmes fonctions.

5° « Le Ministre britannique » signifie the Secretary of State for the Environment ou tout autre Ministre appelé à exercer les mêmes fonctions.

6° « Les Ministres » signifie le Ministre français et le Ministre britannique.

7° « Les Gouvernements » signifie le Gouvernement de la République française, représentant l'Etat français, et le Gouvernement du Royaume-Uni.

8° « Les réseaux » signifie la Société nationale des chemins de fer français et the British Railways Board.

9° « L'Autorité » :

a) L'Autorité signifie l'Autorité du Tunnel sous la Manche créée par le Traité ;

b) L'Organisme national français signifie l'établissement public français qui doit être créé en application du Traité ;

c) L'Organisme national britannique signifie l'établissement public britannique qui doit être créé en application du Traité ;

d) Les Organismes nationaux signifie l'Organisme national français et l'Organisme national britannique.

10° « La phase 1 » signifie la période ayant commencé le 20 octobre 1972 et se terminant à la date de signature de la présente Convention.

11° « La phase 2 » signifie la période commençant le lendemain de la date de signature de la présente Convention et se terminant à la date de signature de la Convention n° 3.

12° « La phase 3 » signifie la période commençant le lendemain de la date de signature de la Convention n° 3 et se terminant la veille de la date du début de la période de rémunération.

13° « Les travaux de la phase 1 » signifie les études et travaux préliminaires à la construction du Tunnel qui ont été exécutés par les Sociétés pendant la phase 1 ou qui sont considérés comme tels par la Convention n° 1.

14° « Les travaux de la phase 2 » signifie le programme de travaux qui doit être exécuté par les Sociétés pendant la phase 2.

15° « Les travaux de la phase 3 » signifie le programme de travaux qui doit être exécuté par les Sociétés pendant la phase 3.

16° « La date de remise » signifie la date à laquelle l'ensemble du Tunnel sera remis aux Gouvernements et réceptionné par eux conformément aux dispositions de l'article 2.4.1.

17° « La date d'acceptation » signifie la date à laquelle le tunnel sera accepté par les Gouvernements conformément au paragraphe 2.4.1.

18° « La période de rémunération » signifie la période de cinquante années, éventuellement prolongée dans les conditions prévues par le paragraphe 5.7.4, commençant le premier jour du mois calendaire suivant le quatorzième jour après la date de la remise.

19° « La Convention du G. E. T. M. » signifie la Convention en date du 20 octobre 1972 passée entre les membres du Groupement d'études du Tunnel sous la Manche et les Sociétés.

20° « La Convention n° 1 » signifie les deux Conventions datées du 20 octobre 1972 passées respectivement entre le Gouvernement français, les Sociétés et les membres du Groupe, d'une part, le Groupement britannique, les Sociétés et les membres du Groupe, d'autre part.

21° « La Convention n° 3 » signifie les deux Conventions visées au paragraphe 2.3.3.

22° « Le Traité signifie le Traité relatif au projet conclu ce jour entre la République française et le Royaume Uni.

23° « Le Tunnel » signifie l'ouvrage ferroviaire à construire sous la Manche entre Fréthun (Pas-de-Calais) et Cheriton dans le Kent, avec ses installations terminales et ses équipements accessoires fixes et mobiles, y compris le matériel roulant spécialisé.

24° « Le Projet » signifie le projet concernant l'étude, le financement, la construction et l'exploitation du tunnel.

25° « Le taux de change de la phase 2 » signifie le taux de change entre le franc français et la livre sterling de 11,3 francs français pour 1 livre sterling.

26° « Le taux de change de la phase 3 » signifie le taux de change entre le franc français et la livre sterling qui sera spécifié dans la Convention n° 3.

27° « Fonds non garantis » signifie le montant brut des sommes réunies par les Sociétés sous forme d'actions et de tous autres titres, options de souscription ou titres convertibles, y compris primes d'émission éventuelles, emprunts ou prêts ne bénéficiant pas d'une garantie gouvernementale et ne prenant pas rang sur les recettes du tunnel avant les emprunts garantis.

28° « Fonds propres » signifie la partie des fonds non garantis constituée par le montant brut des sommes réunies par les Sociétés sous forme d'actions, d'options de souscription ou de titres convertibles, y compris leur prime d'émission éventuelle.

29° « Les emprunts garantis » signifie tous emprunts ou crédits bancaires contractés dans le cadre de la Convention n° 1, de la présente Convention et de la Convention n° 3 par les

Sociétés ou l'une d'entre elles, dont le service est garanti en principal et en intérêt par les Gouvernements ou l'un d'entre eux.

30° « Risques exceptionnels » est défini à l'article 8.4.

31° « Revenus bruts » signifie les revenus de l'Autorité définis au paragraphe 5.2.1.

32° « Recettes brutes » signifie les recettes brutes de l'Autorité définies au paragraphe 5.2.2.

33° « Recettes nettes » signifie les recettes nettes de l'Autorité définies au paragraphe 5.2.3.

34° « La formule de rémunération » est définie au paragraphe 5.5.

35° « Coût estimé du Tunnel » signifie le coût estimé tel que défini à l'article 4.1.

36° « Plan de financement de la phase 3 » signifie le plan de financement qui figurera dans la Convention n° 3.

37° « D'un commun accord » signifie, sauf indication contraire, par accord entre les Gouvernements et les Sociétés.

38° « Engagé » et « non engagé » signifie susceptible de faire l'objet ou non d'une exécution par voie de droit.

39° « Abandon conjoint » signifie un abandon à la fois par les Gouvernements et les Sociétés.

SECTION 2

Construction.

2.1. Rôle des Sociétés :

2.1.1. La construction du Tunnel est confiée aux Sociétés dans les conditions prévues par la présente Convention.

2.1.2. Les Sociétés sont seules responsables vis-à-vis des Gouvernements de l'exécution des travaux de la phase 2 et de la phase 3, et des travaux visés au paragraphe 2.3.4.3.

2.2. Caractéristiques du Tunnel :

2.2.1. La conception générale et les normes d'utilisation et de sécurité du Tunnel sont définies dans l'annexe I. Elles seront précisées et développées en tant que de besoin en application du paragraphe 3.2.1.

2.3. Calendrier :

2.3.1. Programme d'ensemble :

La période des études et de la construction du Tunnel est divisée en trois phases. La phase 1 s'achevant à la signature de la présente Convention, les dispositions de la présente section s'appliquent, sauf disposition contraire, explicite ou implicite, à la phase 2 et à la phase 3.

2.3.2. Phase 2 :

1° Les Sociétés exécuteront en phase 2 les travaux définis à la première partie de l'annexe 2 de la présente Convention.

2° Les Sociétés financeront les travaux de la phase 2 avec les fonds réunis conformément aux paragraphes 4.2.1 et 4.7.1. Comme indiqué à la deuxième partie de l'annexe II, le coût de ces travaux est estimé à 348 millions de francs français, sur la base du taux de change de la phase 2.

2.3.3. Projet de Convention n° 3 :

2.3.3.1. 1° A moins que, d'un commun accord, le Projet ne soit considéré comme insuffisamment rentable — aucune des parties ne pouvant refuser son accord sans motif valable — les Sociétés devront remettre aux Gouvernements, le 1^{er} avril 1975, un projet de Convention n° 3 comprenant les éléments visés au paragraphe 2.3.3.2, qui ne sera pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention et qui ne remettra pas lui-même en cause la rentabilité du Projet.

2° Les dispositions du projet de Convention pourront être modifiées par les Sociétés en vue de tenir compte de toute modification dans le coût estimé du Tunnel. Ces modifications devront être présentées par les Sociétés pour le 1^{er} mai 1975, cette date pouvant être prorogée d'un commun accord si les offres des marchés principaux n'ont pas été reçues au plus tard le 15 avril 1975.

3° La réponse des Gouvernements devra être adressée aux Sociétés au plus tard un mois après le 1^{er} mai 1975 ou, s'il y a lieu, un mois après la date qui aura été convenue en application du 2° ci-dessus.

Les amendements proposés par les Gouvernements ne devront pas être en contradiction avec les dispositions de la présente Convention ni de nature à remettre en cause la rentabilité du Projet.

4° Le projet de Convention n° 3 et ses modifications ultérieures seront examinés contradictoirement au fur et à mesure de leur dépôt.

5° La signature de la Convention n° 3 interviendra au plus tard deux mois après le 1^{er} mai 1975 ou, s'il y a lieu, deux mois après la date qui aura été convenue en application du 2° ci-dessus. La date de signature pourra être reportée d'un commun accord. Si les Gouvernements et les Sociétés conviennent de reporter cette signature et d'exécuter, dans l'intervalle, un programme complémentaire de travaux, ce programme sera établi d'un commun accord et sera considéré comme faisant partie des travaux de la phase 2 et financé en conséquence sous réserve que les Sociétés aient déjà réuni la totalité des fonds non garantis visés au paragraphe 4.2.1.1, et que le délai de prolongation ne s'étende pas au-delà de trois mois.

2.3.3.2. La Convention n° 3 comprendra notamment les points définis ci-dessous :

1° Le programme des travaux restant à effectuer jusqu'à la date de remise du Tunnel.

2° Les caractéristiques techniques, les normes d'utilisation et de sécurité telles qu'elles sont fixées à la date de la Convention.

- 3° Une nouvelle évaluation du coût estimé du Tunnel.
- 4° Le plan de financement de la phase 3, comportant notamment :
 - a) Les modalités de financement de la phase 3 ;
 - b) Le calendrier prévisionnel pour les émissions des emprunts garantis et des fonds non garantis pendant la phase 3, ainsi que les frais et commissions à prévoir pour ces opérations ;
 - c) Le calendrier prévisionnel pour le remboursement et les refinancements des emprunts garantis dans le cadre des règles des paragraphes 4.4.8 et 4.4.9 ;
 - d) Le calendrier prévisionnel pour le remboursement des fonds non garantis autres que les actions, s'il y a lieu.
- 5° Le montant des fonds non garantis que les Sociétés s'engagent à réunir dans les conditions prévues au paragraphe 4.2.2.1.
- 6° Le montant des estimations de recettes brutes et nettes résultant des hypothèses définies en application du paragraphe 3.2.1. 7°
- 7° Les taux et les éléments visés aux paragraphes 5.5.5 et 5.5.6, éventuellement réajustés.

2.3.4. Phase 3 :

- 2.3.4.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2.3.4.3, les Sociétés assureront en phase 3 l'exécution complète du financement et de la construction du Tunnel.
- 2.3.4.2. Cette construction inclura, à la date de remise :
 - 1° La fourniture du nombre de wagons à simple et double plancher destinés au transport des véhicules de tourisme considéré comme nécessaire pour les cinq premières années de la période de rémunération.
 - 2° La fourniture d'un nombre de wagons pour le transport des camions égal à 130 p. 100 du nombre considéré comme nécessaire pour les cinq premières années de la période de rémunération.
 - 3° Les autres équipements et installations (à l'exclusion des locomotives) considérés comme nécessaires pour les dix premières années de la période de rémunération.

Dans ce paragraphe, les mots « considéré(s) comme nécessaire(s) » signifient établis dans la Convention n° 3 comme étant nécessaire(s) à la lumière des estimations de trafic disponibles à la date de cette Convention et de la date prévue pour la remise.

- 2.3.4.3. Après la date de remise du Tunnel, les Sociétés exécuteront les travaux complémentaires nécessaires pour permettre l'acceptation du Tunnel.

2.3.4.4. Les Sociétés financeront les travaux de la phase 3 et les travaux complémentaires visés au paragraphe 2.3.4.3 avec les fonds réunis conformément aux paragraphes 4.2.2 et 4.7.2 ainsi qu'avec le solde éventuel des fonds non employés de la phase 2.

2.3.4.5. Le programme des travaux de la phase 3 pourra être modifié d'un commun accord.

2.3.5. Traction :

1° L'Autorité devra disposer, au plus tard à la date de la remise des moyens de traction en matériel et en personnel suffisants pour assurer le trafic des rames navettes correspondant aux dernières estimations de trafic. Ces moyens seront fournis par les Réseaux à l'Autorité du tunnel aux termes d'un contrat approuvé par les Gouvernements.

Les spécifications techniques du matériel de traction seront déterminées par Accord entre les Sociétés, les Réseaux, l'Autorité et, à défaut d'accord, par les Gouvernements.

2° A moins que les Sociétés ne décident de passer directement un contrat avec les Réseaux pour la fourniture des moyens de traction nécessaires aux essais antérieurs à la date de remise, la fourniture de ces moyens sera prévue dans le contrat mentionné au 1°, moyennant prise en charge par les Sociétés des frais correspondants.

2.3.6. Infrastructures routières et ferroviaires :

Les Gouvernements feront le nécessaire pour que les infrastructures ferroviaires et routières soient exécutées conformément aux dispositions de l'annexe III.

2.3.7. Etudes techniques antérieures :

Les Sociétés rachèteront aux Gouvernements et à la Société nationale des chemins de fer français les résultats des études techniques antérieures dont la liste est fixée à l'annexe IV, dans les conditions prévues à cette annexe qui a reçu l'accord de la Société nationale des chemins de fer français.

2.3.8. Dates :

Toute date spécifiée dans l'article 2.3 pourra être modifiée d'un commun accord.

2.4. Remise du Tunnel :

2.4.1. 1° Dès que le Tunnel aura été achevé et que les Parties auront constaté d'un commun accord qu'il est conforme aux caractéristiques définies au paragraphe 3.2.1 et est en état de fonctionner, sous réserve de l'exécution de menus travaux ne pouvant avoir d'incidence sur l'utilisation et la sécurité, les Sociétés le remettront aux Gouvernements qui le réceptionneront. Cette réception fera l'objet d'un procès-verbal.

2° L'acceptation par les Gouvernements sera prononcée dès que les travaux complémentaires dont la nécessité aura été éventuellement reconnue, ou ceux qui auraient pour objet de remédier aux défauts constatés, auront été exécutés et, en principe, dans le délai d'un an après la date de la remise.

3° Les réseaux seront associés à la réception et à l'acceptation en ce qui concerne les installations et le matériel ferroviaire.

2.4.2. Dès la remise du Tunnel :

- 1° Les Sociétés transféreront aux Gouvernements tous les droits et titres qu'elles détiendraient sur celui-ci.
- 2° Les Gouvernements confieront à l'Autorité l'exploitation du tunnel et lui conféreront tous les droits nécessaires à ladite exploitation.
- 3° L'Autorité exploitera le Tunnel et prendra en charge son entretien.

2.4.3. Avant la remise, les Sociétés pourront faire tout usage du Tunnel qu'elles estimeront nécessaire pour procéder à tous essais en matière de sécurité, d'utilisation et d'efficacité commerciale.

2.4.4. Les Gouvernements et les sociétés pourront décider d'un commun accord que le tunnel sera exploité partiellement par l'Autorité avant la remise, sous réserve que cela n'ait pas pour effet de retarder la date de la réception. A cette fin, les Gouvernements pourront réceptionner certaines parties du Tunnel avant la date de la réception complète et en confier l'exploitation à l'Autorité. L'Autorité assumera les charges d'entretien et la responsabilité de l'exploitation concernant les parties réceptionnées.

Les résultats nets de toute exploitation antérieure au début de la période de rémunération seront imputés au financement des travaux de la phase 3.

2.4.5. Les formalités des réceptions partielles et globales et de l'acceptation seront définies d'un commun accord dans un manuel de procédure.

2.5. Responsabilité après la remise :

2.5.1. Les Sociétés seront responsables vis-à-vis des Gouvernements et de l'Autorité pendant une période de dix ans suivant la date de la remise du Tunnel, des conséquences, à l'exclusion des pertes de recettes, des malfaçons imputables à un vice de conception ou de construction du Tunnel, et ce, dans les conditions et limites indiquées au présent article. Pour les besoins du paragraphe 2.5.1, la période de dix ans ne concerne pas les équipements mobiles du Tunnel.

2.5.2. Les Sociétés inséreront, en tenant compte du droit national et des pratiques commerciales normales, dans les contrats et marchés qu'elles passeront pour la construction du Tunnel, des clauses en vertu desquelles leurs contractants les garantiront des conséquences, à l'exclusion des pertes de recettes, des désordres survenus dans les travaux exécutés par eux, et imputables à un vice de conception ou de construction.

2.5.3. D'accord avec les Gouvernements, les Sociétés souscriront avec effet à compter de la date de la remise, tous contrats d'assurance jugés nécessaires pour leur permettre de faire face, à raison d'une malfaçon imputable à un vice de conception ou de construction, aux responsabilités qu'elles encourraient éventuellement vis-à-vis des Gouvernements, de l'Autorité ou des tiers.

- 2.5.4. Si une réclamation est présentée aux Sociétés ou à l'une d'entre elles par les Gouvernements, l'Autorité ou un tiers, à la suite d'un dommage résultant d'un vice de conception ou de construction du tunnel, les Sociétés devront exercer tous les droits qu'elles pourraient détenir sur leurs contractants ou les assureurs.
- 2.5.5. Dans la mesure où les sommes finalement recouvrées par les Sociétés à la suite de la mise en jeu des garanties et des contrats d'assurance ne permettraient pas d'assurer le paiement des réclamations reconnues fondées, le solde sera financé par des emprunts garantis amortis sur une période raisonnable.
- 2.5.6. 1° Les Sociétés pourront souscrire des contrats d'assurance pour couvrir les pertes de toute nature pouvant survenir en liaison avec le Projet entre la date de la remise et celle de l'acceptation. Les primes payées par les Sociétés pour de telles polices seront incorporées dans le coût du Tunnel.
- 2° Après l'acceptation, les primes d'assurance visées au paragraphe 2.5.3 et les dépenses afférentes aux actions en responsabilité intentées en application du paragraphe 2.5.4 feront partie des dépenses de fonctionnement des Sociétés remboursables par l'Autorité en application du paragraphe 5.4.2. 1°. Si les Sociétés recouvrent une partie de ces dépenses, les sommes correspondantes seront conservées par elles et déduites de leurs dépenses d'exploitation au titre de l'exercice comptable au cours duquel elles auront été perçues.
- 2.5.7. L'Autorité garantira les Sociétés des conséquences pécuniaires de toute action ou réclamation relative à la conception ou à la construction du Tunnel qui interviendraient après le délai de dix ans visé au paragraphe 2.5.1. A cette date, les Sociétés devront transférer à l'Autorité tous les droits qu'elles pourraient encore avoir à l'égard de leurs contractants ou des assureurs, et les sommes qu'elles pourraient recevoir par la suite, s'agissant des malfaçons imputables à un vice de conception ou de construction.

SECTION 3

Management et relations avec les Etats.

3.1. Organisation du management :

- 3.1.1. En vue de coordonner les activités des Sociétés pour le management du Projet pendant la construction du Tunnel, il sera institué un Comité exécutif de management du Projet, dont la composition et les règles de fonctionnement seront fixées comme suit :
- 1° Le Comité exécutif de management du Projet sera composé de deux coprésidents et d'un certain nombre de membres ordinaires déterminés par accord entre les deux Sociétés.

- 2° L'un des coprésidents (« le coprésident français ») sera désigné par la Société française qui pourvoira éventuellement à son remplacement. L'autre coprésident (« le coprésident britannique ») sera désigné par la Société britannique qui pourvoira éventuellement à son remplacement.
- 3° Le coprésident français nommera la moitié des membres ordinaires (« les membres français ») et pourvoira éventuellement à leur remplacement. Le coprésident britannique nommera l'autre moitié des membres ordinaires (« les membres britanniques ») et pourvoira éventuellement à leur remplacement.
- 4° Pour toutes les réunions du Comité exécutif de management du Projet, le quorum nécessaire sera constitué :
 - a) Soit par le coprésident français et le coprésident britannique ;
 - b) Soit par la majorité des membres français et la majorité des membres britanniques ;
 - c) Soit par le coprésident français et la majorité des membres britanniques ;
 - d) Soit par le coprésident britannique et la majorité des membres français.
- 5° A chaque réunion du Comité, chacun des membres français présents, y compris le coprésident français, aura un droit de vote égal au nombre des membres britanniques présents, et chaque membre britannique, y compris le coprésident britannique, aura un droit de vote égal au nombre des membres français présents.
- 6° Dans le cadre des dispositions du présent paragraphe et des directives qui lui seront données conjointement par les Sociétés, le Comité exécutif de management du Projet déterminera ses propres règles de fonctionnement.

3.1.2. Pendant la phase 2 et pendant la phase 3, les Sociétés établiront autant que possible une unité complète d'action entre elles.

A cet effet :

- 1° Toute décision du conseil d'administration de chacune des Sociétés concernant toutes les questions autres que :
 - a) L'administration interne de la Société ;
 - b) L'approbation des contrats ou lettres de commande libellés en francs français pour un montant inférieur à 2,4 millions de francs pour des études et à 6 millions de francs pour tous autres travaux, et pour ceux libellés en livres sterling pour un montant respectivement inférieur à 200.000 livres sterling et 500.000 livres sterling ne sera définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par le conseil de l'autre Société, ou lorsqu'une décision identique aura été prise par ce dernier.
- 2° Le président de l'une des Sociétés sera vice-président de l'autre Société.

3° Tous contrats et lettres de commande à l'exception de ceux relatifs à l'administration des Sociétés, ainsi qu'au management et au financement du projet, devront être approuvés par le comité exécutif de management ou par toute personne habilitée par les Sociétés à cet effet, à peine de rester à charge de la Société qui les aurait signés sans cette approbation, de ne pas être regardés comme faisant partie des dépenses engagées pour le Projet et de ne pouvoir être imputés sur les fonds réunis par les Sociétés en vertu de la présente Convention et de la Convention n° 3.

3.1.3. Toute décision de l'une des Sociétés concernant l'amortissement et le refinancement des emprunts garantis sera prise avec l'accord de l'autre Société.

3.2. *Relations avec les Gouvernements :*

Sauf indication contraire implicite ou explicite, les dispositions du paragraphe 3.2 sont applicables pendant la construction jusqu'à la date de remise et, dans la mesure requise, jusqu'à l'acceptation :

3.2.1. 1° Les caractéristiques techniques ainsi que les normes d'utilisation et de sécurité sur lesquelles les parties sont d'accord à la date de la présente Convention sont définies à l'annexe I.

2° Les caractéristiques techniques seront complétées d'un commun accord au cours de la phase 2 et fixées dans la Convention n° 3, elles ne pourront ensuite être modifiées que d'un commun accord.

3° Les normes d'utilisation restant à définir seront déterminées au cours de la phase 2 sur la base de propositions soumises par les Sociétés aux Gouvernements. Si les Gouvernements n'acceptent pas en tout ou partie ces propositions, ils décideront, dans le délai d'un mois suivant ces propositions, des normes à retenir sur les points concernés et les feront connaître aux Sociétés. L'ensemble des normes d'utilisation seront fixées à la Convention n° 3, elles ne pourront ensuite être modifiées que d'un commun accord.

4° Les normes de sécurité restant à définir seront déterminées au cours de la phase 2 sur la base de propositions soumises par les Sociétés aux Gouvernements. Si les Gouvernements n'acceptent pas en tout ou partie ces propositions, ils décideront, dans le délai de deux mois suivant ces propositions, des normes à retenir sur les points concernés et les feront connaître aux Sociétés. L'ensemble des normes de sécurité seront fixées à la Convention n° 3. Elles ne pourront être modifiées ultérieurement que conjointement par les deux Gouvernements après discussion avec les Sociétés et à condition, sauf convention contraire, que le coût des éventuels travaux supplémentaires consécutif à ces modifications à effectuer par les Sociétés soit couvert par l'émission d'emprunts garantis.

5° La conception des installations et des équipements ferroviaires fixes ou mobiles, y compris les wagons-navettes, sera définie en commun par les Sociétés, les Réseaux et les représentants des Gouvernements. En cas de désaccord, la décision finale sera prise par les Gouvernements.

6° Les plans et les projets fondamentaux, préparés conformément aux caractéristiques techniques et aux normes d'utilisation et de sécurité du Tunnel, devront être soumis à l'approbation des Gouvernements. L'approbation ne pourra être refusée sans motif valable. Elle sera présumée acquise si les Gouvernements n'ont pas fait connaître leur décision écrite dans les quinze jours de la réception des documents. En cas de refus d'approbation, les Gouvernements devront faire connaître aux Sociétés par écrit, dans un délai de sept jours suivant la demande d'explication présentée par elles, les raisons de ce refus. L'approbation donnée par les Gouvernements ne saurait en aucun cas entraîner leur responsabilité dans la conception et l'exécution des projets.

7° Seront établis en accord avec les Gouvernements :

- a) La méthodologie devant être utilisée pour mettre à jour les études économiques réalisées pendant la phase I ;
- b) Les hypothèses fondamentales utilisées pour la mise à jour de ces mêmes études, comprenant notamment les hypothèses économiques utilisées pour déterminer le coût estimé du tunnel, les recettes brutes estimées et les recettes nettes estimées ;
- c) Les prévisions concernant le coût et les recettes.

8° Les conditions qui seront retenues dans les polices d'assurance relatives à la conception et à la construction du Tunnel et l'étendue des risques à couvrir seront soumises à l'approbation des Gouvernements.

3.2.2. 1° Les contrats et lettres de commande libellés en francs français d'un montant supérieur respectivement à 240.000 francs français pour les études et à 2.400.000 francs français pour tous autres travaux et pour ceux libellés en livres sterling d'un montant respectivement supérieur à 20.000 livres sterling et 200.000 livres sterling seront soumis à l'approbation des Gouvernements.

L'approbation ne pourra être refusée sans motif valable qui sera notifié aux Sociétés dans un délai de sept jours suivant la demande d'explication formulée par les Sociétés. Elle sera présumée acquise si les Gouvernements n'ont pas fait connaître leur décision écrite dans les quinze jours de la remise par les Sociétés des documents à approuver.

L'approbation donnée par les Gouvernements ne saurait en aucun cas entraîner leur responsabilité dans l'exécution des contrats ou des lettres de commande, ni constituer pour eux un quelconque engagement.

2° Tout changement important dans les budgets et les plans de financement sera soumis à l'approbation des Gouvernements.

Cette approbation ne pourra être refusée pour des modifications nécessaires à l'achèvement des phases 2 et 3.

En cas de refus d'approbation, les Gouvernements devront faire connaître par écrit aux Sociétés, dans les sept jours de leur demande d'explication, les raisons de ce refus. L'accord sera présumé acquis si les Gouvernements n'ont pas fait connaître leur décision dans les quinze jours de la communication des documents à approuver.

- 3° Les Gouvernements exerceront tous contrôles nécessaires pour s'assurer de la conformité du projet avec les décisions relatives à la construction du Tunnel, prises dans les conditions prévues par la présente Convention ou par la Convention n° 3 et, en particulier, les normes de sécurité et d'utilisation déterminées conformément au paragraphe 3.2.1.
- 4° Les Gouvernements exerceront les contrôles nécessaires à la sauvegarde de leurs intérêts financiers et, à cette fin, ils pourront procéder à toute vérification de la comptabilité et des documents sociaux des Sociétés et de leur Direction générale du Projet et demander tout éclaircissement raisonnable sur leur contenu.
- 5° Les Gouvernements exerceront avec les Sociétés la direction conjointe des travaux lorsqu'ils participeront directement à la dépense.

3.2.3. Les Gouvernements et les Sociétés échangeront régulièrement tous renseignements nécessaires sur l'avancement et les résultats des travaux de la phase 2 et de la phase 3.

Les Sociétés fourniront en particulier aux Gouvernements :

- 1° Un rapport mensuel sur l'avancement des études et des travaux et un état des dépenses effectives par rapport aux dépenses estimées ;
- 2° Un rapport au moins semestriel pendant les phases 2 et 3, contenant :
 - a) Une mise à jour du coût estimé des travaux des phases 2 et 3 ;
 - b) Un état détaillé des dépenses exposées et des engagements pris à la date du rapport ;
 - c) Un état détaillé des dépenses à prévoir à cette même date ;
 - d) Une estimation des sommes, réévaluées à la date du rapport, nécessaires à l'achèvement de la phase en cause ;
 - e) Une mise à jour du plan de financement correspondant.
- 3° Un rapport qui devra être fourni le 1^{er} mai 1975, sur les travaux de la phase 2 (y compris les hypothèses qui auront été retenues pour les études), qui auront été exécutés avant le 1^{er} mars 1975.

3.2.4. Pour l'application des dispositions du paragraphe 3.2, les Gouvernements désigneront des représentants, qui seront associés aux études des Sociétés et régulièrement informés de l'avancement des travaux dont ils assureront le contrôle. Les Sociétés leur donneront à cet effet toutes facilités, y compris l'accès aux chantiers.

- 3.2.5. Les dispositions du paragraphe 3.2 ne devront pas avoir pour effet :
- 1° D'atténuer les responsabilités des Sociétés au titre de la présente Convention ;
 - 2° De porter atteinte à leur liberté d'action dans l'exercice au jour le jour de leur mission de management du projet ;
 - 3° De leur imposer des contraintes de temps incompatibles avec l'exercice normal des obligations qui leur incombent aux termes de la présente Convention ;
 - 4° De les empêcher de faire état, dans le rapport final visé au paragraphe 3.2.3, 3°, avec toutes les justifications nécessaires, d'hypothèses différentes de celles qui auront été retenues en application du paragraphe 3.2.1, 7°.
- 3.2.6. Un code des règles communes, qui sera établi et éventuellement modifié d'un commun accord, préciserà les modalités d'application des dispositions du paragraphe 3.2.
- 3.2.7. Toute dépense qui n'aurait pas été régulièrement engagée ne pourra être financée à l'aide des fonds émis en application de la présente Convention.

SECTION 4

Financement.

4.1. Coût estimé du Tunnel :

- 4.1.1. 1° Pour les besoins de la présente Convention et de la Convention n° 3, le « coût estimé du Tunnel » signifie l'estimation de tous les coûts jusqu'à l'achèvement de la construction du Tunnel comprenant notamment :
- a) Le coût des travaux de la phase 1 ;
 - b) Le coût des études et celui des travaux de construction de la phase 2 et de la phase 3, y compris le coût de l'acquisition des terrains et des polices d'assurance ;
 - c) Les dépenses exposées par les Sociétés pour le management du Projet, autres que celles qui sont à couvrir par des émissions d'actions ;
 - d) Les intérêts nets et les autres charges financières nettes exposées jusqu'à la remise ;
 - e) Les frais de fonctionnement et d'administration des Sociétés exposés jusqu'à la remise ;
 - f) Les impôts, taxes et droits dus par les Sociétés jusqu'à la date de l'acceptation à l'occasion de la construction du Tunnel ou de son financement ;
 - g) Les engagements des Sociétés en vertu de la Convention du G. E. T. M. pour la partie non couverte par l'émission d'actions ;
 - h) Le remboursement des études techniques antérieures, y compris celles de la campagne géologique 1964-1965, calculé conformément à l'annexe IV ;
 - i) Les dépenses de l'Autorité jusqu'à la date de la remise ;
 - j) Une somme convenable à valoir pour imprévus.

2° Le coût estimé du Tunnel qui figurera dans la Convention n° 3 sera exprimé en prix courants rapportés à l'époque au cours de laquelle les dépenses sont prévues. Le coût de la phase 2 y figurera pour son montant réel.

4.2. Plans de financement :

4.2.1. Plan de financement de la phase 2 :

Le plan de financement de la phase 2, qui figure à l'annexe 5, est établi de manière à permettre l'exécution continue des travaux. Il indique le calendrier prévisionnel des émissions de fonds non garantis et d'emprunts garantis.

Ce calendrier pourra être modifié avec l'approbation des Gouvernements, conformément à la procédure du paragraphe 3.2.2, 2°, de manière à permettre l'exécution continue du programme de travaux.

4.2.1.1. Le plus tôt possible après le début de la phase 2 et au plus tard dans le délai de neuf mois après la signature de la présente Convention ou de trois mois après la ratification du Traité, suivant celle de ces deux échéances qui sera la plus tardive sauf prorogation de ces délais convenue d'un commun accord, les Sociétés feront en sorte, sous réserve des dispositions mentionnées au paragraphe 4.2.1.3, que les fonds non garantis soient augmentés de 90 millions de francs français.

4.2.1.2. Des emprunts garantis seront émis pendant la phase 2 pour financer le complément des dépenses de cette phase à concurrence de 258 millions de francs français, calculés sur la base du taux de change de la phase 2, auxquels s'ajoutera le montant du refinancement des emprunts garantis de la phase 1. Ce dernier montant n'est pas compris dans le coût estimé de la phase 2 mentionné au paragraphe 2.3.2.2.

4.2.1.3. 1° Si, en raison de l'état du marché financier, les conditions de rémunération des actions, telles que prévues par la présente Convention, y compris le multiplicateur visé au paragraphe 4.5.2, ne permettent pas d'émettre 90 millions de francs français dans les délais prévus au paragraphe 4.2.1.1, les Gouvernements et les Sociétés discuteront de nouvelles conditions de rémunération rendant ce placement possible.

2° A défaut d'un accord sur de nouvelles conditions de rémunération, les Gouvernements et les Sociétés pourront convenir avant la première émission d'actions en phase 2, soit d'une extension du délai visé au paragraphe 4.2.1.1, soit d'une réduction du montant des fonds non garantis à émettre sans que celui-ci puisse être inférieur à 35 millions de francs français.

Les emprunts garantis seront alors portés au montant nécessaire pour compléter le financement de la phase 2 et le calendrier d'émission modifié en conséquence.

4.2.2. Plan de financement de la phase 3 :

Le plan de financement de la phase 3, qui sera établi de manière à permettre l'exécution continue des travaux, figurera dans la Convention n° 3. Il indiquera le calendrier prévisionnel des émissions de fonds non garantis et d'emprunts garantis. Ce calendrier pourra être modifié avec l'approbation des Gouvernements conformément à la procédure du paragraphe 3.2.2, 2°, de manière à permettre l'exécution continue du programme de travaux.

Le montant minimum auquel les Sociétés devront porter les fonds non garantis sera fixé par la Convention n° 3 à 10 p. 100 du coût estimé du Tunnel ou à un pourcentage plus élevé déterminé d'un commun accord sans pouvoir dépasser 30 p. 100 de ce coût.

4.2.2.1. 1° Le plus tôt possible et, au plus tard, dans un délai de deux ans à partir du début de la phase 3, sauf prorogation de ce délai d'un commun accord, les Sociétés procéderont à des émissions de fonds non garantis destinés à porter le total de ceux-ci au montant fixé dans la Convention n° 3.

2° Pendant les deux premières années de la phase 3, et sous réserve d'un commun accord sur des conditions d'émission adéquates, les Sociétés s'efforceront de réunir, si le marché le permet, un montant de fonds non garantis supérieur au montant fixé dans la Convention n° 3, étant précisé que le montant total des fonds non garantis ne dépassera pas 30 p. 100 du coût estimé du tunnel.

3° Après les deux premières années de la phase 3 et jusqu'à l'acceptation, les Sociétés ne pourront procéder à de nouvelles émissions de fonds non garantis qu'avec l'approbation des Gouvernements.

4° A l'exception des émissions visées aux paragraphes 4.3.6, 4.5 et 4.8, toutes les émissions de fonds non garantis effectuées avant la phase 1 et au cours des phases 1, 2 et 3 seront prises en considération pour la réalisation de l'engagement visé au paragraphe 1° ci-dessus.

4.2.2.2. Le complément du coût estimé du Tunnel sera financé par des emprunts garantis.

4.2.2.3. Afin d'éviter toute interruption ou retard dans les travaux, le plan de financement de la phase 3 pourra envisager l'émission d'emprunts garantis sans attendre que les fonds non garantis réunis par les Sociétés aient atteint le montant spécifié au sous-paragraphe 4.2.2.1, 1°.

4.2.2.4. Si les conditions du marché le demandent, le plan de financement de la phase 3 pourra être modifié d'un commun accord pour permettre l'exécution du programme de travaux pendant les deux premières années de la phase 3 au moyen d'emprunts garantis, dans la mesure où les fonds non garantis n'auront pu être réunis par les Sociétés conformément à ce plan.

4.3. *Fonds non garantis :*

4.3.1. Dans la mesure où les conditions de leurs marchés respectifs le permettront et sans que cela puisse remettre en cause leurs obligations conjointes et solidaires en vertu des paragraphes 4.2.1 et 4.2.2, chacune des Sociétés réunira approximativement la moitié des fonds non garantis de la phase 2 et la moitié de ceux de la phase 3. Pour l'application de ce paragraphe, les fonds réunis par chacune des Sociétés seront convertis en francs français ou en livres sterling à un taux de parité à définir par accord entre elles avant et en fonction de l'époque de chacune des émissions.

4.3.2.1. 1° Les fonds non garantis, visés au paragraphe 4.2.1, seront émis en phase 2 sous forme d'actions.

2° Ces actions seront émises :

a) En ce qui concerne la Société française, à un prix égal à $\frac{2,8}{n}$ fois celui

des actions de la phase 1 d'un même nominal, n étant le coefficient visé au paragraphe 4.5.2 ; les frais de cette émission sont évalués à 4 p. 100 du montant émis, y compris les commissions, les frais et 1 p. 100 de droit d'apport ;

b) En ce qui concerne la Société britannique, à un prix égal à 1,15 livre sterling par action de 1 livre sterling et les frais de cette émission sont évalués à 4 p. 100 du montant émis, y compris les commissions, les frais et 1 p. 100 de droit d'apport.

3° Il pourra être décidé, en accord avec les Gouvernements, que l'une ou l'autre des Sociétés pourra réunir en phase 2 les fonds non garantis par d'autres moyens que ceux mentionnés ci-dessus.

4.3.3. Pendant la phase 3, les prix d'émission des titres représentant les fonds propres seront déterminés, en accord avec les Gouvernements, en fonction des conditions des marchés existant à l'époque de l'émission. Toutefois, cet accord ne sera pas requis pour la première émission publique d'actions de chaque Société en phase 3. Les prix d'émission pourront être fixés par voie d'adjudication, après consultation réciproque des parties, pour autant que le droit applicable à l'émission le permette.

4.3.4. Si l'extension du délai de deux ans visé au paragraphe 4.2.2.1, pour l'émission des fonds non garantis est accordée à la demande de l'une ou des deux Sociétés, celle-ci ou celles-ci devront alors fournir une garantie de bonne fin de l'exécution de l'engagement mentionné audit paragraphe à la satisfaction des autres parties.

4.3.5. Les Sociétés offriront aux Gouvernements de prendre eux-mêmes, ou de faire prendre par tout organisme qu'ils auraient habilité à cet effet, immédiatement avant l'émission de fonds non garantis de la phase 3 et au prix d'émission, une participation dans leur capital, étant précisé que les participations directes ou indirectes additionnées des deux Gouvernements dans le capital de chacune des Sociétés ne devront jamais être supérieures à 33 p. 100.

Pour l'application du présent paragraphe, les Gouvernements feront connaître par écrit aux Sociétés les organismes qu'ils auront habilités à les représenter, ainsi que le nombre d'actions qui seront acquises par chacun de ces organismes.

4.3.6. Les actions attribuées aux membres du G. E. T. M. en vertu de la Convention du G. E. T. M. leur seront remises au moment de la première émission d'actions en phase 3. Elles seront assimilées à tous égards aux actions de cette émission.

4.4. *Emprunts garantis par les Gouvernements :*

4.4.1. Les emprunts garantis par les Gouvernements pourront être émis par l'une ou l'autre des Sociétés, ou par les deux.

4.4.2. Au plus tard trois mois après le début de la phase 2, les emprunts garantis de la phase 1 seront refinancés ou, si les prêteurs en sont d'accord, prorogés par l'extension des garanties déjà accordées.

4.4.3. Les emprunts garantis de la phase 2 seront émis conformément au calendrier prévu dans le plan de financement de la phase 2, modifié si nécessaire, en vue de permettre une exécution continue du programme des travaux de la phase 2 et compte tenu de la date à laquelle les fonds non garantis seront émis.

4.4.4. Au plus tard six mois après le début de la phase 3, les emprunts garantis émis en phase 2 seront refinancés conformément au plan de financement de la phase 3, ou prorogés avec l'accord des prêteurs, par l'extension des garanties déjà accordées. Au cas où la signature de la Convention n° 3 serait retardée, les emprunts garantis de la phase 2 seront refinancés au plus tard le 1^{er} janvier 1976 par de nouvelles émissions de même nature ou prorogés avec l'accord des prêteurs.

4.4.5. Pendant la phase 3, les emprunts garantis seront émis sous forme d'emprunts à long terme. Toutefois, tout ou partie des emprunts garantis par les Gouvernements pourra être relayé par des prêts ou crédits bancaires à court ou moyen terme, en vue de permettre une exécution ininterrompue des travaux de la phase 3 tout en cherchant à minimiser les coûts de financement ; ces prêts ou crédits seront ultérieurement consolidés par l'émission d'emprunts garantis à long terme.

4.4.6. Les emprunts garantis pourront être émis sur les marchés autres que les marchés intérieurs français ou britannique. Les Gouvernements et les Sociétés détermineront d'un commun accord le montant des emprunts garantis à émettre, compte tenu des conditions du marché, des caractéristiques des emprunts et des éventuels risques de change.

Ces emprunts bénéficieront de la garantie conjointe et solidaire des deux Gouvernements. Les modes d'émission de ces emprunts et les modalités de leur garantie seront discutés entre les Gouvernements et les Sociétés pendant la phase 2 et arrêtés dans la Convention n° 3.

4.4.7. 1° Les emprunts garantis seront émis à des taux et à des conditions, y compris les frais d'émission, qui seront définis d'un commun accord sur la base des conditions du marché à l'époque des émissions. Les Sociétés s'acquitteront des commissions et de toutes charges afférentes, à l'époque où les emprunts, prêts ou crédits seront contractés.

2° Les emprunts garantis seront émis à des conditions telles que chacun des Gouvernements ou les deux Gouvernements, selon le cas, aient la possibilité suivant les termes de l'émission de se substituer aux Sociétés pour prendre en charge ces emprunts au lieu d'en effectuer le remboursement.

4.4.8. Le montant global des emprunts garantis, en cours à la date de l'acceptation, sera entièrement remboursé pendant les vingt-cinq premières années de la période de rémunération en respectant au mieux le plan suivant :

- a) Aucune réduction de ce montant pendant les cinq premières années ;
- b) Une réduction progressive dudit montant de respectivement 0,35 p. 100, 0,50 p. 100, 1 p. 100, 1,5 p. 100 et 2,5 p. 100 pour les années 6 à 10 incluse ;
- c) Une réduction correspondant à un amortissement par annuités constantes pendant les quinze années suivantes jusqu'à extinction de la dette.

En accord avec l'Autorité, les Sociétés pourront procéder à un amortissement de la dette garantie, plus rapide que celui défini au présent paragraphe.

4.4.9. 1° Les Sociétés s'efforceront d'émettre les emprunts de telle sorte que leurs échéances soient aussi conformes que possible à celles du plan défini au paragraphe 4.4.8 ci-dessus.

2° Les Sociétés pourront, en accord avec l'Autorité, racheter sur le marché ou par adjudication, une certaine proportion des emprunts garantis. Dès leur rachat, les titres correspondants seront annulés et ne seront plus disponibles pour de nouvelles émissions. Ces rachats seront considérés comme des remboursements des emprunts garantis et seront financés par le compte visé au paragraphe 5.4.3, 1°.

3° Si les montants prévus au plan du paragraphe 4.4.8 sont insuffisants pour couvrir le remboursement des emprunts venant à échéance, les Sociétés émettront de nouveaux emprunts garantis pour refi-

nancer le solde. Le montant de ces emprunts couvrira les sommes à refinancer et les frais afférents à ces émissions.

Ces emprunts garantis pourront prendre la forme de prêts ou crédits bancaires à court ou à moyen terme, soit pour couvrir les besoins entre deux émissions d'emprunts à long terme, soit pour minimiser les coûts de financement, soit pour faire face aux besoins d'une courte période.

4.5. Valorisation des actions des phases 1 et 2 :

4.5.1. Dès que les fonds non garantis auront été réunis par les Sociétés à concurrence de 10 p. 100 du coût estimé du Tunnel, les Sociétés devront faire en sorte que les montants initialement souscrits pendant la phase 1 sous forme d'actions, que celles-ci soient détenues par les membres du groupe ou par les personnes à qui elles auraient été transférées conformément au paragraphe 7.3, soient multipliés par 2,8.

Pour l'application des dispositions ci-dessus :

1° La Société française procédera comme suit :

Avant la première émission publique d'actions en phase 3, et à condition que cette émission représente au moins 1,25 p. 100 du coût estimé du Tunnel, il sera procédé à l'absorption de la Société française par une Société nouvelle à créer avec définition d'une parité d'échange permettant d'obtenir la valorisation recherchée calculée à partir du prix d'émission des actions de cette émission. La nouvelle Société sera subrogée dans tous les droits et obligations de la Société actuelle tels qu'ils résultent de la présente Convention. Les titres créés en représentation de la valorisation ne jouiront d'aucun droit jusqu'à la date à laquelle les Sociétés auront réuni un montant de fonds non garantis au moins égal à 10 p. 100 du coût total estimé.

2° La Société britannique procédera, par voie d'incorporation de réserves, à l'attribution gratuite à chacun des porteurs d'actions de la phase 1, et pour chacune des actions détenue par lui à la date de la valorisation, d'un nombre d'actions ordinaires de 1 livre sterling résultant de la formule suivante :

$$(2,8 \times P 1) - P 3$$

$$\frac{\quad}{P 3}$$

où :

- a) P 1 représente le prix de revient réel des actions de la phase 1, c'est-à-dire 1,25 million de livres sterling divisé par le nombre de ces actions ;
- b) P 3 représente le prix d'émission d'une action ordinaire de la Société britannique à la première émission publique d'actions en phase 3, à condition que cette émission représente au moins 1,25 p. 100 du coût estimé du Tunnel ;
- c) Les actions de la phase 1 sont les 1.086.957 actions de 1 livre sterling émises avant ce jour.

3° Si l'objectif du présent paragraphe ne peut être atteint par les méthodes prévues aux sous-paragraphes 1° et 2° ci-dessus, les Gouvernements et les Sociétés définiront d'un commun accord d'autres méthodes pour atteindre cet objectif.

4.5.2. Dès que les fonds non garantis auront été réunis par les Sociétés à concurrence de 10 p. 100 du coût estimé du Tunnel, les Sociétés devront faire en sorte que les montants souscrits en actions pendant la phase 2 soient multipliés par un coefficient « n » défini comme suit :

- a) Pour les montants appelés jusqu'au 31 mai 1974 inclus, la valeur de « n » sera égale à 1,4 ;
- b) Pour les montants appelés à partir du 1^{er} juin 1974, mais avant le 1^{er} décembre 1974, la valeur de « n » sera égale à 1,3 ;
- c) Pour les montants appelés en phase 2 à partir du 1^{er} décembre 1974, la valeur de « n » sera égale à 1,2.

Pour l'application des dispositions ci-dessus :

1° La Société française émettra les actions de la phase 2 à un prix tel que ces actions aient les mêmes droits de jouissance que les actions de la phase 1 au moment de l'absorption par la nouvelle Société.

Les titres créés en représentation de cette valorisation ne jouiront d'aucun droit jusqu'à la date à laquelle les Sociétés auront réuni un montant de fonds non garantis au moins égal à 10 p. 100 du coût total estimé.

2° La Société britannique procédera par voie d'incorporation de réserves à l'attribution gratuite à chacun des porteurs d'actions de la phase 2, et pour chacune de ces actions détenue par lui à la date de la valorisation, d'un nombre d'actions ordinaires de 1 livre sterling résultant de la formule suivante :

$$(n \times P2) - P3$$

P3

où :

- a) P2 représente le prix d'émission des actions ordinaires de la Société britannique en phase 2 ;
- b) P3 a la même signification qu'au paragraphe 4.5.1, 2° ;
- c) Les actions de la phase 2 sont les actions de 1 livre sterling émises et entièrement libérées en phase 2.

3° Si l'objectif de ce paragraphe ne peut être atteint par les méthodes prévues aux sous-paragraphes 1° et 2°, les Gouvernements et les Sociétés définiront d'un commun accord d'autres méthodes pour atteindre cet objectif.

4.5.3. 1° Les actions nouvelles émises par les Sociétés et visées au paragraphe 4.5.2 seront assimilées aux actions émises en phases 2 et 3 dès que les fonds non garantis auront été réunis par les Sociétés à concurrence de 10 p. 100 du coût estimé du Tunnel.

Celles visées au paragraphe 4.5.1 seront assimilées aux actions émises en phase 1, sous réserve de la même condition.

- 2° Les émissions de la Société britannique en application des sous-paragraphe 4.5.1, 2°, et 4.5.2, 2°, ne seront faites que si cette Société dispose des réserves suffisantes. S'il n'existe pas de réserves disponibles, ces émissions auront lieu aussitôt que possible après la création de réserves suffisantes.
- 3° a) Pour le calcul des 10 p. 100 du coût estimé mentionné aux paragraphes 4.5.1 et 4.5.2, les fonds non garantis seront considérés comme ayant été réunis par les Sociétés à l'époque où les titres auront été émis, même s'il reste des fonds non appelés, sous réserve que le plan de financement des phases 2 ou 3, prévoit l'appel de ces fonds non appelés avant toute émission d'emprunts garantis par les Gouvernements.
- b) Pour l'application du paragraphe 4.5, les obligations convertibles qui devront être obligatoirement converties au début de la période de rémunération seront considérées comme des actions.

4.6. Intérêts intercalaires :

4.6.1. Les actions auront droit à un intérêt au cours des périodes suivantes :

1° Actions de la phase 1 :

- a) Dans le cas des actions émises par la Société française avant et au cours de la phase 1, avec effet de la date de la première émission de fonds non garantis de la Société française en phase 2, jusqu'à la plus proche des deux dates suivantes :

— début de la période de rémunération ou
— expiration d'une période de soixante-six mois à compter du début de la phase 3.

Dans le cas des actions émises par la Société française conformément au paragraphe 4.5.1, depuis la date de réalisation de l'engagement de 10 % visé au paragraphe 4.2.2 jusqu'à la plus proche des deux dates suivantes :

— date de début de la période de rémunération ou,
— expiration d'une période de soixante-six mois à compter du début de la phase 3.

- b) Dans le cas des actions de la phase 1 de la Société britannique telles que définies au paragraphe 4.5.1, 2°, à partir de la première émission d'actions en phase 2 de la Société britannique jusqu'à la plus proche des deux dates suivantes :

— date de début de la période de rémunération ou,
— expiration d'une période de soixante-six mois à compter du début de la phase 3.

Dans le cas des actions émises par la Société britannique conformément au paragraphe 4.5.1, depuis la date de leur émission jusqu'à la plus proche des deux dates suivantes :

— date de début de la période de rémunération ou,
— expiration d'une période de soixante-six mois à compter du début de la phase 3.

2° Actions de la phase 2 :

Dans le cas des actions émises par les Sociétés au cours de la phase 2 :

- a) Pour la Société française avec effet de la date de leur émission, jusqu'à la date du début de la période de rémunération ;
- b) Pour la Société britannique, à partir de la date de leur émission jusqu'à la date du début de la période de rémunération.

Dans le cas des actions de valorisation émises conformément au paragraphe 4.5.2, les intérêts seront payés en ce qui concerne la Société française à partir de la date de réalisation de l'engagement de 10 p. 100 visé au paragraphe 4.2.2 jusqu'à la date de début de la période de rémunération et, en ce qui concerne la Société britannique, depuis leur date d'émission jusqu'à la date du début de la période de rémunération.

3° Actions de la phase 3 :

Dans le cas des actions émises par les Sociétés, autres que celles visées aux 1° et 2° ci-dessus, depuis la date de leur émission jusqu'à la date du début de la période de rémunération.

- 4.6.2. L'intérêt dû en vertu du présent paragraphe sera payé semestriellement et sera calculé de manière à représenter, crédit d'impôt compris s'il y a lieu, 7 p. 100 du prix d'émission pour les actions des phases 1 et 2 et du prix de la première émission publique pour les actions de la phase 3. Les conditions d'application du présent paragraphe seront fixées respectivement par accord entre le Gouvernement et la Société de chaque pays.

4.7. Dépassement du coût :

- 4.7.1. Au cas où le coût de la phase 2 dépasserait son coût estimé tel que prévu dans l'annexe II, les Sociétés décideront, en accord avec les Gouvernements, la proportion du dépassement qui pourrait être financée par une augmentation des fonds non garantis compte tenu de la rentabilité prévisionnelle du Tunnel, des conditions du marché et des conséquences financières pour la situation des actionnaires antérieurs. Dans la mesure où l'augmentation des fonds non garantis ne serait pas, dans ces conditions, réalisable, il serait fait appel à des emprunts garantis par les Gouvernements ou à tout autre moyen de financement déterminé d'un commun accord.
- 4.7.2. Au cas où le montant total des dépenses à engager jusqu'à l'acceptation par les Gouvernements excéderait le coût estimé du Tunnel, les Sociétés décideront, en accord avec les Gouvernements, de la fraction du dépassement qui pourra être financée par une augmentation des fonds non garantis, compte tenu des perspectives de rentabilité du Tunnel, des conditions du marché et des conséquences financières sur la situation des actionnaires antérieurs. Dans la mesure où l'augmentation des fonds non garantis ne serait pas, dans ces conditions, réalisable, il serait fait appel à des émissions

supplémentaires d'emprunts garantis par les Gouvernements ou à tout autre moyen de financement déterminé d'un commun accord.

4.8. Contrôle du coût :

4.8.1. En vue d'inciter les Sociétés à assurer un contrôle efficace des coûts de construction :

1° Le contrat conclu entre la Société britannique, R. T. Z. Development Enterprises Limited et The Rio Tinto-Zinc Corporation Limited stipule que la partie variable de la rémunération de R. T. Z. Development Enterprises Limited sera payée sous forme d'actions de la Société britannique, dont le nombre sera progressivement réduit en cas de dépassement du coût global tel que défini dans ce contrat ;

2° Un intéressement analogue et pour les mêmes montants sera prévu en faveur du management de la Société française selon les mêmes modalités.

4.9. Parités de change :

4.9.1. Pour les besoins du paragraphe 4.2.1 de la présente Convention, le coût estimé de la phase 2 a été calculé sur la base du taux de change de la phase 2.

4.9.2. Le coût estimé du Tunnel a été calculé sur la base du taux de change de la phase 2 pour les besoins de l'article 5.5.

4.9.3. En vue de déterminer le moment où, suivant les dispositions du paragraphe 4.2.1, les Sociétés auront rempli leur engagement de fonds non garantis de la phase 2, les fonds non garantis émis par les Sociétés en livres sterling seront convertis en francs français au taux de change de la phase 2.

4.9.4. Les problèmes de parité de change seront étudiés pendant la phase 2 pour les besoins de la Convention n° 3.

4.10. Contrôle des changes :

Les Sociétés d'une part, et les Organismes nationaux d'autre part, bénéficieront sur demande justifiée des autorisations de transfert de francs en livres ou vice-versa, qui seraient nécessaires pour les besoins de la construction et de l'exploitation du Tunnel, et pour ceux de la rémunération des Sociétés ; les monnaies échangées seront converties au taux du marché en vigueur pour des opérations de même nature.

4.11. Divers :

4.11.1. Des paiements pour des dépenses relatives au Projet pourront être faits d'une Société à l'autre. Pour les besoins de la comptabilité, ces paiements seront considérés comme faisant partie du coût du Projet pour la Société débitée, et comme constituant une réduction de ce coût pour la Société créditée.

4.11.2. Pendant les phases 2 et 3, le placement des fonds détenus par les Sociétés, et dont celles-ci n'auront pas l'utilisation immédiate pour payer les dépenses, sera effectué selon les modalités définies par accord entre le Gouvernement français et la Société française d'une part, le Ministre britannique et la Société britannique d'autre part.

SECTION 5

Exploitation.

5.1. L'Autorité du Tunnel sous la Manche :

- 5.1.1. L'Autorité, agissant par l'intermédiaire des Organismes nationaux, gèrera, exploitera, entretiendra le Tunnel et développera ses installations pour une durée s'étendant au moins jusqu'à la fin de la période de rémunération.
- 5.1.2. Les Gouvernements feront le nécessaire pour que l'Autorité soit tenue de respecter les dispositions de la présente Convention, de la Convention n° 3 et de toute autre Convention avec les Sociétés relative au Projet.
- 5.1.3. 1° Si le total des fonds non garantis réunis par les Sociétés représente au moins 10 p. 100 du coût estimé du Tunnel et si le capital-actions représente au moins 5 p. 100 de ce coût estimé, chaque Société aura droit, à partir de l'acceptation et jusqu'à la fin de la période de rémunération, à un ou plusieurs sièges au Conseil de l'Organisme de sa nationalité.

Cette représentation au sein du Conseil de chaque Organisme national sera toujours minoritaire et le nombre des représentants des Sociétés variera comme suit :

- a) Si le total des fonds non garantis réunis par les Sociétés n'atteint pas 15 p. 100 du coût réel du Tunnel, chaque Société aura droit à un seul siège au Conseil de l'Organisme de sa nationalité ;
 - b) Si le total des fonds non garantis réunis par les Sociétés est au moins égal à 15 p. 100 du coût réel du Tunnel mais inférieur à 20 p. 100 de ce coût, chaque Société aura droit à deux sièges ;
 - c) Si le total des fonds non garantis réunis par les Sociétés est au moins égal à 20 p. 100 du coût réel du Tunnel, chaque Société aura droit à trois sièges.
- 2° Pour l'application des dispositions de ce paragraphe et du paragraphe 5.1.4 :
- a) Les fonds non garantis s'entendent primes d'émission comprises et ne comprennent pas les actions émises en application des paragraphes 4.3.6, 4.5.1, 4.5.2 et 4.8 ;
 - b) Le montant du capital-actions est réputé comprendre les actions ordinaires, leur prime d'émission ainsi que les obligations convertibles qui doivent être obligatoirement converties au plus tard à la date du début de la période de rémunération.
- 3° Pour l'application du présent paragraphe, le coût réel du Tunnel sera calculé à la date de l'acceptation, en tenant compte de toutes les sommes régulièrement dépensées au titre des éléments du coût définis au paragraphe 4.1.1, 1°, sous réserve que celles visées au sous-paragraphe 4.1.1, 1°, i) seront supposées égales à leur estimation initiale.

4° Pour le calcul du coût réel du tunnel visé dans le présent paragraphe et du pourcentage des fonds non garantis, les sommes en livres sterling dépensées au cours des phases 1, 2, 3 seront converties en francs français au taux de change en vigueur à la date de la remise, à l'exception de celles postérieures à cette date qui seront converties au taux de change en vigueur à l'époque où les dépenses auront été effectuées.

5.1.4. Dès que les Sociétés auront réuni en fonds non garantis 10 p. 100 du coût estimé du Tunnel, dont 5 p. 100 en capital-actions, elles auront le droit :

- a) Jusqu'au début de la période de rémunération, de désigner chacune un représentant qui assistera avec voix délibérative aux réunions de l'Autorité lorsque seront débattues les questions relatives à la politique commerciale future ;
- b) Entre le début de la période de rémunération et l'acceptation, à un siège au Conseil de l'Organisme de leur nationalité.

5.1.5. 1° Le ou les représentants de la Société française à l'Organisme national français seront nommés par le Gouvernement français sur proposition de la Société ; le ou les représentants de la Société britannique à l'Organisme national britannique seront nommés par le Gouvernement britannique sur proposition de la Société. Ces nominations seront soumises aux règles prévues par le Traité et les administrateurs représentant les Sociétés auront, aux Conseils des Organismes nationaux et de l'Autorité, les mêmes pouvoirs, les mêmes fonctions et les mêmes responsabilités que les autres administrateurs.

2° Les décisions concernant les investissements ne seront prises qu'avec l'accord d'au moins un des membres représentant chaque Société ; ceux-ci ne devront pas s'opposer à des décisions conformes à une bonne gestion commerciale et à la réalisation d'investissements qui auraient pour objet de maintenir des conditions normales d'exploitation.

5.1.6. 1° L'Autorité devra gérer le tunnel comme une entreprise commerciale en concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche en vue d'obtenir la meilleure rentabilité possible de l'investissement.

2° La politique commerciale de l'Autorité respectera le principe de non-discrimination entre les usagers du rail et de la route. Ceci n'exclut pas les pratiques commerciales normales, telles que :

- l'institution de tarifs différenciés suivant la nature du service rendu et des biens transportés et suivant l'intensité saisonnière et horaire du trafic,
- la mise en œuvre d'une politique commerciale adaptée à la concurrence des autres moyens de transport à travers la Manche.

5.1.7. 1° Pendant la construction et jusqu'au début de la période de rémunération, les Sociétés désigneront des représentants qui seront associés aux études de l'Autorité.

2° Au plus tard six mois avant le début de la période de rémunération, l'Autorité établira un barème des tarifs du trafic navette et des péages du trafic direct conforme aux objectifs du paragraphe 5.1.6 et le communiquera aux Gouvernements et aux Sociétés. Pour l'établissement de ce barème, il sera tenu compte des résultats des études économiques des phases 1, 2 et 3, sous réserve des modifications nécessaires pour respecter les dispositions du paragraphe 5.1.6.

3° Chaque année, l'Autorité réexaminera les barèmes des tarifs et des péages et elle fera connaître aux Gouvernements et aux Sociétés, deux mois avant leur mise en vigueur, les tarifs et les péages qu'elle se propose d'appliquer.

4° Si les Sociétés estiment que les barèmes qui leur ont été soumis ne sont pas conformes aux objectifs du paragraphe 5.1.6, elles pourront présenter leurs observations à l'Autorité et lui demander d'établir un nouveau projet.

Si les Sociétés ne reçoivent pas de nouveaux barèmes qui les satisfassent, elles pourront avoir recours à l'arbitrage conformément aux dispositions de l'accord visé au paragraphe 8.5.2. Cet arbitrage aura pour objet, compte tenu de l'objectif fixé au paragraphe 5.1.6, de déterminer s'il y a lieu la perte de rémunération qui serait encourue de ce fait par les Sociétés, et la manière suivant laquelle cette perte sera compensée.

Il est entendu que la décision arbitrale ne pourra avoir aucune incidence obligatoire sur la fixation des tarifs et des péages applicables aux usagers, et que la compensation de la perte n'affectera pas la rémunération ultérieure des Sociétés.

5° Si cela apparaît nécessaire pour respecter les dispositions du paragraphe 5.1.6, les tarifs et les péages pourront être modifiés et mis en vigueur à n'importe quel moment par l'Autorité, à condition qu'ils soient notifiés immédiatement aux Gouvernements et aux Sociétés. Les Sociétés pourront présenter leurs observations dans le délai d'un mois. En cas de litige, les Sociétés pourront avoir recours à l'arbitrage dans les conditions définies ci-dessus.

5.1.8. Si, à l'issue d'un exercice donné, les Sociétés estiment que les dépenses de l'Autorité visées au paragraphe 5.3.1 ont été exagérément élevées par rapport aux besoins normaux, et que notamment les provisions visées au 5.3.1, 7°, ne sont pas conformes aux pratiques commerciales normales et portent atteinte aux intérêts des Sociétés tels qu'ils résultent de la présente Convention, les Sociétés pourront adresser une note d'observations à l'Autorité. Celle-ci pourra accepter que le calcul de la rémunération des Sociétés soit fait en retenant des dépenses conventionnelles qui tiendront compte des observations des Sociétés.

A défaut d'accord, les Sociétés pourront recourir à l'arbitrage conformément aux dispositions de l'accord visé au paragraphe 8.5.2, et le montant des dépenses conventionnelles sera fixé alors par la sentence arbitrale.

L'Autorité pourra, dans les mêmes conditions, adresser des observations aux Sociétés relatives à leurs dépenses de fonctionnement. Les dispositions du présent paragraphe s'appliqueront dans ce cas *mutatis mutandis*.

5.2. Recettes de l'Autorité :

5.2.1. Revenus bruts :

Pour un exercice donné les revenus bruts de l'Autorité comprendront :

- a) Les recettes provenant des tarifs et péages perçus pour l'utilisation du Tunnel ;
- b) Les recettes éventuelles en provenance de la vente de marchandises de toute sorte ainsi que de tous services, et celles provenant de l'utilisation de tous espaces dans les terminaux ou les trains-navettes ;
- c) Les produits financiers ;
- d) Toute autre recette de l'Autorité, y compris les redevances et droits auxquels pourraient donner lieu l'étude, la construction ou l'exploitation du Tunnel.

5.2.2. Recettes brutes :

Pour les besoins du paragraphe 5.5 de la présente Convention, les recettes brutes de l'Autorité comprendront les revenus mentionnés au sous-paragraphe 5.2.1 a, ainsi que tout ou partie, à convenir d'un commun accord en phase 2, des revenus mentionnés aux sous-paragraphes b et d, calculés sur les mêmes bases que celles qui seront retenues pour les études économiques de la phase 2.

5.2.3. Recettes nettes :

Pour les besoins de la présente Convention, les recettes nettes seront calculées au cours de chaque exercice, sur des bases comptables à définir dans la Convention n° 3, en déduisant des revenus bruts les montants suivants :

- 1° Les dépenses de l'Autorité pour l'exercice considéré calculées conformément aux dispositions du paragraphe 5.3.1 ;
- 2° Les dépenses de fonctionnement des Sociétés pendant le même exercice calculées conformément au paragraphe 5.4.2 ;
- 3° Le montant des provisions effectuées par l'Autorité pendant le même exercice pour le service de la dette garantie, conformément au paragraphe 5.4.3. 1° ;
- 4° Le montant des paiements effectués par l'Autorité pendant le même exercice pour le service de la dette non garantie, conformément au paragraphe 5.4.4 ;
- 5° Tous paiements restant éventuellement dus au titre de l'exercice précédent sur les rubriques 1° à 4° ci-dessus.

5.3. Dépenses propres de l'Autorité :

5.3.1. Pour l'application de la présente Convention, les dépenses propres de l'Autorité pour un exercice donné comprendront notamment les charges suivantes :

- 1° Les dépenses courantes d'exploitation de l'Autorité, y compris les primes d'assurances, les paiements aux réseaux pour la traction des trains-navettes et tous les autres services techniques qu'ils sont chargés d'assurer ;
- 2° Les dépenses annuelles d'entretien courant ;
- 3° Les provisions annuelles pour le gros entretien et le renouvellement à l'identique, calculées en fonction de la nature et de la durée de vie des équipements et du coût d'entretien et de remplacement des équipements considérés ;
- 4° La charge des emprunts de l'Autorité en principal et en intérêts, et les frais financiers ;
- 5° Les impôts, droits et taxes, autres que les impôts sur les bénéfices ;
- 6° Les frais généraux de l'Autorité, y compris la rémunération des administrateurs ;
- 7° Les provisions destinées au financement des nouveaux investissements dans les conditions visées à l'article 5.3.2 (3°) ci-dessous.

5.3.2. 1° Ne figureront pas dans les dépenses propres de l'Autorité visées au paragraphe 5.3.1 celles pour lesquelles des provisions auront été faites pendant les exercices précédents.

- 2° Si, à la suite du règlement d'un litige avec les Sociétés, les frais encourus à cette occasion par l'Autorité sont mis à la charge de celle-ci, ces dépenses ne seront pas prélevées, même indirectement, sur la rémunération due aux Sociétés ;
- 3° Les nouveaux investissements postérieurs à la remise du Tunnel seront financés par l'Autorité par les moyens suivants ou l'un d'entre eux :
 - a) Par prélèvement sur les provisions constituées à cet effet au titre du sous-paragraphe 5.3.1 (7°) ;
 - b) Par emprunts à amortir en tenant compte de la durée de vie des investissements ainsi financés.

La politique du financement des investissements nouveaux destinés à permettre la bonne marche commerciale du Tunnel sera étudiée en phase 2 par les Gouvernements et les Sociétés en tenant compte de l'évolution probable des trafics et des recettes ainsi que des perspectives de rémunération des Sociétés.

Sans préjuger du droit reconnu aux Sociétés par le paragraphe 5.1.8, les provisions visées au paragraphe 5.3.1 (7°) seront fixées chaque année par l'Autorité. Elles ne pourront être constituées pour un exercice donné que dans la mesure où les revenus bruts de l'Autorité permettent de faire face à la totalité des paiements visés aux paragraphes 5.3.1 et 5.4.1.

Pendant les cinq premières années d'exploitation, toute provision pour nouveaux investissements ne pourra être constituée qu'en accord avec les Sociétés.

- 4° L'Autorité pourra contracter toute assurance concernant le projet dans les mêmes conditions qu'une entreprise commerciale et dans la limite des pratiques commerciales courantes.
- 5° Si pendant les dix dernières années de la période de rémunération, l'Autorité procède à de nouveaux investissements ou constitue des provisions qui répondraient en tout ou partie aux besoins du trafic après la période de rémunération, il en sera tenu compte aux Sociétés par un ajustement convenable de la rémunération visée à l'article 5.5.

5.4. Dépenses et provisions de l'Autorité autres que les dépenses propres :

5.4.1. Ordre de priorité :

- a) Pour chaque exercice annuel pendant la période de rémunération, les paiements de l'Autorité aux Sociétés et les provisions à verser au compte visé au paragraphe 5.4.3 (1°) seront faits dans l'ordre de priorité indiqué ci-après, sous réserve que les revenus bruts le permettent, après déduction des dépenses propres visées au paragraphe 5.3.1, plus celles éventuellement reportées de l'exercice précédent :
 - 1° Un montant égal aux dépenses de fonctionnement de chacune des Sociétés dans les conditions indiquées au paragraphe 5.4.2 ;
 - 2° Le montant impayé éventuellement dû pour les années précédentes au titre du 1° ;
 - 3° Un montant égal aux intérêts échus sur les emprunts garantis de chacune des Sociétés dans les conditions indiquées au paragraphe 5.4.3 (1° a et 6°) ;
 - 4° Le montant impayé éventuellement dû pour les années précédentes au titre du 3° ;
 - 5° Un montant égal à l'amortissement net des emprunts garantis de chacune des Sociétés dans les conditions indiquées au paragraphe 5.4.3 (1° b et 6°) ;
 - 6° Le montant impayé éventuellement dû pour les années précédentes au titre du 5° ;
 - 7° Un montant égal aux intérêts échus sur les fonds non garantis autres que les actions de chacune des Sociétés dans les conditions indiquées au paragraphe 5.4.4 ;
 - 8° Le montant impayé éventuellement dû pour les années précédentes au titre du 7° ;
 - 9° Un montant égal à l'amortissement des fonds non garantis autres que les actions de chacune des Sociétés dans les conditions indiquées au paragraphe 5.4.4. ;
 - 10° Le montant impayé éventuellement dû pour les années précédentes au titre du 9° ;
 - 11° Le montant dû à chaque Société au titre du premier élément de la formule de rémunération, conformément au paragraphe 5.5.4. 1° ;

- 12° Le montant dû à chaque Société au titre du deuxième élément de la formule de rémunération, conformément au paragraphe 5.5.4. 2° ;
 - 13° Le montant dû à chaque Société au titre du troisième élément de la formule de rémunération, conformément au paragraphe 5.5.4. 3° ;
- b) Si, en application des paragraphes 5.4.3. 5° ou 5.7.3, les Gouvernements se substituent à l'Autorité pour le paiement aux Sociétés du service des emprunts garantis, les montants correspondants aux 4° et 6° du sous-paragraphe a) ci-dessus seront remboursés directement aux Gouvernements par l'Autorité.

5.4.2. Dépenses de fonctionnement des Sociétés :

- 1° Pour l'application de la présente Convention, les dépenses propres de fonctionnement des Sociétés comprennent toutes les dépenses de gestion engagées par elles en rapport avec le projet, c'est-à-dire :
 - a) Les frais encourus pour la gestion financière, y compris celle des emprunts garantis : paiements des dividendes et des intérêts, gestion du service des titres, conversion des obligations, cotation en bourse et, généralement, tous frais de caractère financier ;
 - b) Les frais généraux normaux et les dépenses courantes de gestion et fonctionnement des Sociétés, y compris les rémunérations normales des administrateurs ;
 - c) Les primes d'assurances et frais de recours découlant de l'application des paragraphes 2.5.3 et 2.5.4 ;
 - d) Toute autre dépense admise d'un commun accord comme constituant une dépense des Sociétés.
- 2° Si les Sociétés exercent une activité autre que celle découlant de la Convention, leurs frais généraux ne seront imputés au projet qu'au prorata de l'activité liée au Tunnel.
- 3° Les dépenses de fonctionnement remboursables ne comprendront pas les frais exposés par les Sociétés en cas de litige ou d'arbitrage, avec les Gouvernements ou avec l'autorité, si ces frais sont mis à leur charge.
- 4° Le remboursement des dépenses de fonctionnement visées au présent paragraphe sera effectué trimestriellement à terme échu.

5.4.3. Charge de la dette garantie :

- 1° L'Autorité provisionnera chaque année à un compte affecté au service des emprunts garantis en cours à la date de l'acceptation les sommes correspondant :
 - a) Aux intérêts de l'année sur ces emprunts garantis ;
 - b) A l'amortissement de ces emprunts conformément au plan visé au paragraphe 4.4.8, modifié s'il y a lieu en application du paragraphe 4° ci-dessous.

2° L'Autorité versera aux Sociétés par le débit du compte ci-dessus les sommes correspondant :

- a) Aux montants des intérêts à payer ;
- b) Aux montants nécessaires au remboursement des emprunts garantis.

3° Les sommes prévues au 2° ci-dessus seront versées en temps voulu à chacune des Sociétés, en fonction de leurs besoins respectifs, pour faire face à bonne date aux paiements des intérêts et des remboursements.

Les paiements à la Société française seront effectués à un compte joint ouvert auprès d'une banque au nom de la Société et de l'Organisme national français en vue du reversement des fonds correspondants aux porteurs. Les paiements faits à la Société britannique seront versés à un compte joint ouvert auprès d'une banque au nom de la Société et de l'Organisme national britannique en vue du reversement des fonds correspondants aux porteurs. Les intérêts éventuellement perçus sur les sommes déposées dans ces comptes seront reversés à l'Autorité.

4° Les montants à provisionner au titre du sous-paragraphe 1° au compte affecté au service des emprunts garantis seront périodiquement ajustés d'un commun accord, de façon à permettre le remboursement des emprunts garantis encore en cours, sur le restant de la période prévue pour leur amortissement conformément aux dispositions du paragraphe 4.4.8.

5° Si les recettes de l'Autorité ne permettent pas de créditer du montant prévu le compte du sous-paragraphe 1° ci-dessus, les Gouvernements prendront en charge au titre de leur garantie l'insuffisance de la provision dans la limite nécessaire aux paiements visés au sous-paragraphe 2° ci-dessus.

Les sommes que les Gouvernements auront été amenés à payer au titre de leur garantie seront reportées sur les exercices suivants avec le rang de priorité prévu au paragraphe 5.4.1 et, sauf dans le cas visé au paragraphe 5.7.3, elles leur seront remboursées par l'Autorité dès que les recettes le permettront.

6° En cas de financement par emprunts garantis de dépenses exceptionnelles visées aux paragraphes 2.5.5 et 5.7.1, les dispositions du présent paragraphe s'appliqueront, sauf pour les conditions d'amortissement qui seront celles définies en application des paragraphes 2.5.5 et 5.7.1.

5.4.4. Charge de la dette non garantie :

L'Autorité paiera chaque année aux Sociétés les montants correspondant aux intérêts et amortissements des emprunts non garantis conformément au plan de financement de la phase 3 modifié, s'il y a lieu, avec l'accord des Gouvernements, selon la procédure visée au paragraphe 3.2.2, 2°.

5.4.5. Versement de la rémunération :

L'Autorité effectuera entre les mains de chacune des Sociétés le paiement du montant dû à celle-ci

au titre de la formule de rémunération en application du paragraphe 5.4.1, 11° à 13°. Ce paiement interviendra, pour chaque exercice annuel, aussitôt qu'il sera possible et, au plus tard, quatre mois après la clôture de l'exercice en question. Avec l'accord des Gouvernements et des Sociétés, l'Autorité pourra procéder à des versements intérimaires aux Gouvernements et aux Sociétés à raison des recettes encaissées pendant le cours d'un exercice. Un ajustement interviendra en fin d'exercice.

- 5.4.6. Si l'Autorité prévoit que ses recettes au cours d'un exercice considéré risquent d'être insuffisantes pour couvrir les paiements aux Sociétés, elle le leur notifiera par écrit et pourra différer, jusqu'à la fin de l'exercice, tout ou partie des versements aux Sociétés, de manière à ce que l'ordre de priorité défini au paragraphe 5.4.1 soit respecté en fin d'exercice.
- 5.4.7. Les bénéfices de l'Autorité seront imposés au niveau des Organismes nationaux et le paiement de l'impôt correspondant n'affectera pas la rémunération des Sociétés, telle que définie au paragraphe 5.5.4.
- 5.4.8. Pour le service des emprunts émis par les Sociétés en une monnaie autre que le franc français ou la livre sterling, les paiements aux Sociétés seront effectués suivant le cas en francs français ou en livres sterling sur la base du taux de change permettant d'assurer le service de ces emprunts.

5.5. Formule de rémunération :

- 5.5.1. Pris ensemble, la formule de rémunération et les prix d'émission seront établis de façon à donner aux Sociétés, sur la base du coût estimé du Tunnel et des montants estimés des recettes brutes et nettes, une rémunération leur permettant de servir aux actions émises par elles un rendement compatibles avec les conditions du marché à la date des émissions.
- 5.5.2. La formule de rémunération comprendra 3 éléments, exprimés par action émise par chaque Société :
 - a) Un terme fixe « F » exprimé en francs français par an pour les actions de la Société française et en livres sterling par an pour les actions de la Société britannique ;
 - b) Un pourcentage « X » des recettes brutes annuelles de l'Autorité ;
 - c) Un pourcentage « Y » des recettes nettes annuelles de l'Autorité.

Le terme « F » et les pourcentages « X » et « Y » seront fixés séparément pour chaque Société, afin de tenir compte du prix d'émission des actions sur lequel aura été calculée la rémunération visée au paragraphe 5.5.1.

- 5.5.3. 1° Les éléments « F », « X » et « Y » seront fixés dans la Convention n° 3 et ajustés, s'il y a lieu, pour chaque Société avant les premières émissions publiques d'actions des deux Sociétés en phase 3 pour tenir compte des changements intervenus dans les éléments énumérés au paragraphe 5.5.7, b,

de telle sorte que la somme des montants correspondants à ces trois éléments donne la rémunération mentionnée au paragraphe 5.5.1.

- 2° Pour les actions de la Société française ainsi que pour celles de la Société britannique, l'élément « F » sera ajusté à la date du début de la période de rémunération, en appliquant la formule

$$F 2 = \frac{F 1 \times A}{B} \text{ dans laquelle :}$$

- F 1 représente l'élément « F » avant ajustement ;
- F 2 représente l'élément « F » après ajustement ;
- A représente la valeur, au début de la période de rémunération, d'un indice qui est proportionnel à la moyenne arithmétique de l'indice officiel des prix de détail de l'institut national des statistiques et des études économiques et de l'indice officiel des prix de détail publié par Her Majesty's Stationery Office et dont la base 100 est fixée à la date de la première émission d'actions en phase 3.
- B représente la valeur de l'indice « A » telle qu'elle ressort des estimations faites par les études économiques de la phase 2.

- 3° Le pourcentage « Y » sera réduit à partir de l'année suivant celle au cours de laquelle les emprunts garantis visés au paragraphe 4.4.8 auront été remboursés entièrement, de manière à tenir compte de l'accroissement des recettes nettes résultant de cet amortissement. Le montant de cet ajustement sera fixé définitivement avant les premières émissions publiques d'actions en phase 3.

- 4° S'il est décidé d'un commun accord de porter les fonds non garantis à un montant supérieur à celui fixé dans la Convention n° 3, le pourcentage « Y » sera ajusté d'un commun accord.

- 5° Les éléments « F », « X » et « Y » seront fixés de manière à maintenir entre eux des proportions voisines de celles qui résultent du paragraphe 5.5.6.

5.5.4. 1° Le montant dû à chaque Société au titre du premier élément est obtenu en multipliant le terme « F » par le nombre total d'actions émises par cette Société ; il s'y ajoutera le montant dû pour ce premier élément qui n'aurait pas été payé au titre des exercices précédents.

2° Le montant dû à chaque Société au titre du deuxième élément est obtenu en multipliant le pourcentage « X » des recettes brutes par le nombre total d'actions émises par cette Société ; il s'y ajoutera le montant dû pour ce deuxième élément qui n'aurait pas été payé pour les exercices précédents.

3° Le montant dû à chaque Société au titre du troisième élément est obtenu en multipliant le pourcentage « Y » des recettes nettes par le nombre total d'actions émises par cette Société.

4° Le montant dû au titre du premier élément en vertu du sous-paragraphe 1° ci-dessus ne sera payé aux sociétés que dans la mesure où le montant des

recettes nettes de l'exercice considéré sera suffisant pour permettre ce paiement. Si tel n'est pas le cas, la différence entre la somme due aux sociétés au titre du sous-paragraphe 1° ci-dessus et le montant effectivement payé sera reportée sur l'exercice suivant, sans limitation jusqu'à la fin de la période de rémunération.

5° Le montant dû au titre du deuxième élément en vertu du sous-paragraphe 2° ci-dessus ne sera payé aux Sociétés que dans la mesure où le montant des recettes nettes de l'exercice considéré sera suffisant pour permettre un tel paiement, après paiement du montant indiqué au sous-paragraphe 1° ci-dessus.

Si tel n'est pas le cas, la différence entre la somme due aux Sociétés au titre du sous-paragraphe 2° ci-dessus et le montant effectivement payé sera reportée sur l'exercice suivant, sans limitation jusqu'à la fin de la période de rémunération.

6° Le montant dû au titre du troisième élément ne sera payé aux Sociétés au titre d'un exercice donné que dans la mesure où les recettes nettes de l'exercice considéré seront suffisantes après paiement des montants dus au titre du premier et du deuxième élément.

7° Au cas où les recettes nettes seraient insuffisantes pour payer la rémunération des deux Sociétés, l'insuffisance sera supportée par chacune d'elles proportionnellement à la rémunération qu'elle aurait dû percevoir.

8° Pour les besoins du présent paragraphe le nombre total d'actions émises par chaque Société est supposé ne pas avoir été modifié par des changements de structure du capital depuis la première émission d'actions en phase 3.

5.5.5. 1° Il est convenu que si chacune des Sociétés devait, au début de la phase 3, porter son capital à 5 p. 100 du coût estimé actuel du Tunnel dans les conditions du marché et le régime fiscal du 1^{er} juin 1973, il faudrait que, dans l'hypothèse de référence sur les recettes estimées, les perspectives de rémunérations soient les suivantes :

- a) Pour la première année complète d'exploitation, une rémunération brute avant impôt sur les bénéfices exprimée en monnaie courante, de 22,4 p. 100, ce taux étant calculé sur le prix d'émission des actions ;
- b) Une perspective de croissance de cette rémunération de 3 p. 100 par an en monnaie constante ;
- c) L'intérêt intercalaire visé au paragraphe 4.6 au taux brut annuel de 7 p. 100 payable jusqu'au début de la période de rémunération.

2° Pour l'application du présent paragraphe :

- a) Le coût du tunnel est estimé au 1^{er} juin 1973 à 9 560 millions de francs français ;
- b) Le montant des capitaux à rémunérer est estimé à 565 millions de francs français pour chaque Société ;

- c) La première année complète d'exploitation est supposée commencer le 1^{er} janvier 1981 ;
- d) L'estimation des recettes dans l'hypothèse de référence est définie à l'annexe 6.

5.5.6. Sur la base des hypothèses définies ci-dessus en 5.5.5, les éléments de la formule de rémunération sont :

a) Pour la Société française :

- « F » = 11 francs français ;
- « X » = $0,7699 \times 10^{-6}$ p. 100 ;
- « Y » = $0,2655 \times 10^{-6}$ p. 100 ramené à $0,2389 \times 10^{-6}$ p. 100 à partir de l'année visée au paragraphe 5.5.3 3°. Toutes ces valeurs étant basées sur un prix d'émission supposé de 100 francs français par action pour une valeur nominale de 100 francs français.

b) Pour la Société britannique :

- « F » = 12,65 pence ;
- « X » = $10,00 \times 10^{-8}$ p. 100 ;
- « Y » = $3,450 \times 10^{-8}$ p. 100 ramené à $3,105 \times 10^{-8}$ p. 100 à partir de l'année visée au paragraphe 5.5.3 3°.

Toutes ces valeurs étant basées sur un prix d'émission supposé de 1,15 £ par action pour une valeur nominale d'une livre sterling.

5.5.7. Les taux de rémunération visés au paragraphe 5.5.5 1° et les éléments « F », « X », « Y » définis au paragraphe 5.5.6 seront ajustés à la Convention n° 3 pour tenir compte :

- a) De la modification des prévisions de recettes brutes et nettes qui seront retenues dans la Convention n° 3 par rapport à celles de l'hypothèse visée à l'annexe 6.
- b) Des changements intervenus depuis le 1^{er} juin 1973 dans :
 - les conditions du marché ;
 - le régime fiscal ;
 - le coût estimé du Tunnel ;
 - les montants en actions à émettre par l'une et l'autre des Sociétés ;
 - le montant des fonds non garantis à émettre par les Sociétés aux termes de la Convention n° 3.

5.5.8. Si, en raison de l'état du marché financier durant la période mentionnée au paragraphe 4.2.2.1, 1°, les conditions de rémunération des actions telles que prévues par la formule actuellement envisagée ne permettaient pas leur placement auprès du public dans des conditions satisfaisantes, les Gouvernements et les Sociétés s'efforceront de définir de nouvelles conditions de rémunération rendant ce placement possible.

5.6. Clause de sauvegarde :

5.6.1. Les Gouvernements ne prendront en faveur d'aucun organisme de transport, de voyage ou de vacances en concurrence directe avec le Tunnel aucune disposition discriminatoire qui soit spécifiquement défavorable au Tunnel. Toutefois, si les Gouvernements estiment nécessaire de prendre une telle disposition dans l'intérêt public, il serait fait application du paragraphe 5.6.2 ci-après.

5.6.2. 1° Au cas où :

a) Les Gouvernements adopteraient une disposition spécifiquement défavorable au Tunnel aux termes du paragraphe 5.6.1 ci-dessus, ou

b) Les Gouvernements imposeraient à l'Autorité des mesures spécifiques qui l'empêcheraient de respecter les objectifs définis au paragraphe 5.1.6,

les Gouvernements verseront à l'Autorité pour chacun des exercices pendant lesquels de telles dispositions ou de telles mesures demeureront en vigueur une indemnité équivalente à la perte nette de rémunération encourue de ce fait ;

2° Au cas où les infrastructures routières et ferroviaires visées à l'annexe III ne seraient pas achevées et mises en service aux dates prévues dans l'un ou l'autre pays, le Gouvernement concerné versera à l'Autorité une indemnité équivalente à la perte nette de rémunération encourue de son fait jusqu'à la mise en service de ces infrastructures.

3° Pour l'application des sous-paragraphes 1° et 2° ci-dessus, la perte nette de rémunération sera constituée par la différence entre :

D'une part,

a) Les revenus bruts globaux qui auraient été perçus sous déduction des dépenses d'exploitation visées au paragraphe 5.3.1 qui auraient été encourues si la décision des Gouvernements n'était pas intervenue,

D'autre part,

b) Les revenus bruts globaux effectivement perçus par l'Autorité sous déduction des dépenses d'exploitation effectivement encourues.

5.6.3. Le paiement dû et calculé conformément au 5.6.2 ci-dessus sera effectué, y compris les intérêts éventuellement dus à un taux fixé d'un commun accord, entre les mains de l'Autorité dans les trente jours de la décision. Il sera considéré comme une recette d'exploitation de l'exercice au cours duquel la perte de rémunération aura été constatée.

5.6.4. Pour l'application de la formule de rémunération, les recettes brutes et nettes de l'exercice considéré seront augmentées en conséquence et le solde dû aux Sociétés, y compris les intérêts au taux visé au paragraphe 5.6.3 depuis le quatrième mois suivant la fin de l'exercice jusqu'à la date du paiement, leur sera versé dans les trente jours de la réception par l'Autorité des fonds correspondants.

5.6.5. En cas de désaccord sur la fixation des montants à prendre en considération aux paragraphes 5.6.2., 5.6.3 et 5.6.4, il sera fait application de la Convention d'arbitrage prévue à l'article 8.5.2.

5.6.6. Les dispositions du paragraphe 5.6.2 ne s'appliqueront pas dans les cas où les Gouvernements donneront à l'Autorité des instructions motivées par :

- 1° Les besoins de la défense nationale ou de la sûreté publique ;
- 2° La sécurité de l'exploitation du Tunnel ;
- 3° Le respect de la législation de l'un ou de l'autre pays.

5.7. *Circonstances exceptionnelles :*

5.7.1. Dans le cas où le maintien du Tunnel en service normal exigerait des dépenses exceptionnelles et imprévues autres que celles figurant dans les dépenses de l'Autorité définies au paragraphe 5.3.1 et dont le coût excéderait les disponibilités financières de l'Autorité, le financement en sera assuré :

- a) Soit par une émission supplémentaire d'emprunts garantis ;
- b) Soit par tout autre moyen de financement effectué à la convenance de l'Autorité de telle manière que, quelles qu'en soient les modalités, la charge de ce financement aura même rang de priorité que les emprunts garantis ;
- c) Soit, si les sociétés le souhaitent, par une émission supplémentaire de fonds propres à des conditions convenables fixées d'un commun accord.

5.7.2. Le remboursement de chacun des montants réunis, en vertu des sous-paragraphes 5.7.1 (a et b), sera effectué conformément à un plan d'amortissement prévoyant un remboursement sur vingt-cinq ans ou sur toute période plus courte établie d'un commun accord, le remboursement en capital et en intérêt étant effectué par annuités constantes.

Les dispositions de ce paragraphe et du paragraphe 5.7.1 ne seront pas appliquées si les dépenses en question sont d'une ampleur telle que les perspectives de rentabilité ultérieure du Tunnel seraient définitivement compromises.

5.7.3. Si l'exploitation du Tunnel est suspendue par suite de risques exceptionnels ou par suite d'une intervention des Gouvernements ou de l'un d'entre eux pour un motif visé au paragraphe 5.6.6 (1°) et si les recettes de l'Autorité ne lui permettent pas de payer la charge des emprunts garantis, les Gouvernements se substitueront à l'Autorité pour assumer cette charge.

- 1° Le remboursement par l'Autorité des montants payés par les Gouvernements sera exigible dès la reprise de l'exploitation du Tunnel.
- 2° Les versements au titre du sous-paragraphe 1° ci-dessus auront le même rang que le service des emprunts garantis et seront échelonnés par annuités constantes sur quinze ans, ou sur toute période plus courte établie d'un commun accord, à partir de la date de reprise de l'exploitation du Tunnel.

5.7.4. La période de rémunération sera prolongée pour une durée égale aux périodes de fermeture complète du Tunnel à l'exploitation commerciale, par suite de risques exceptionnels ou de l'intervention des Gouvernements ou de l'un d'entre eux en application du paragraphe 5.6.6 (1°). En cas de fermeture partielle du Tunnel pour les mêmes raisons, la période de rémunération sera prolongée d'une durée à convenir.

5.7.5. 1° Pour toute période de fermeture du Tunnel portant sur un exercice complet, dans les conditions visées aux paragraphes 5.7.3 et 5.7.4 :

a) Le paiement de la formule de rémunération sera suspendu :

b) Les arriérés de paiement existant au début de cet exercice sur les deux premiers éléments de la formule de rémunération seront reportés jusqu'à la date de réouverture du tunnel.

2° Pour toute interruption de trafic portant sur une période inférieure à un exercice complet, les mesures prévues au 1° ci-dessus seront appliquées pendant la période de fermeture et le premier élément de la formule de rémunération sera réduit *pro rata temporis*.

SECTION 6

Abandon.

6.1. *Evénements constitutifs de l'abandon :*

Pour les besoins de la présente Convention et de la Convention n° 3, et dans le cadre des dispositions des paragraphes 6.1.6 à 6.1.8, le projet sera réputé avoir été abandonné dans les conditions exposées dans les paragraphes 6.1.1 à 6.1.5 ci-dessous.

6.1.1. Le projet sera réputé avoir été abandonné au cours des phases 2, 3 ou de la période de rémunération :

1° Par les Sociétés, si l'une d'entre elles notifie aux Gouvernements par écrit son intention de ne pas poursuivre le Projet ;

2° Par les Gouvernements, si l'un d'entre eux notifie aux Sociétés par écrit son intention de ne pas poursuivre le Projet.

Dans ces cas, la date de l'abandon sera celle de la notification.

6.1.2. Le Projet sera réputé avoir été abandonné par les Sociétés :

1° Pendant la phase 2 :

a) Si les Sociétés ne s'acquittent pas des obligations mises à leur charge par les paragraphes 2.3.2.1, 2.3.3.1, 4.2.1.1 et 8.1.9 ;

b) Si les Sociétés ne parviennent pas à réunir les sommes nécessaires pour couvrir les emprunts garantis visés aux paragraphes 4.2.1.2,

4.4.2 et 4.7.1 alors que les Gouvernements auraient fourni leur garantie à ces emprunts aux conditions et aux taux qui auront été définis d'un commun accord conformément au paragraphe 4.4.7 ;

- c) Si les Sociétés exigent lors de la négociation de la Convention n° 3 l'inclusion de clauses en contradiction avec la présente Convention ou qui remettraient en question la rentabilité du projet.

2° Pendant la phase 3 :

- a) Si les Sociétés ne s'acquittent pas des obligations mises à leur charge par les paragraphes 2.3.4.1 et 8.1.9 ;
- b) Si les Sociétés ne parviennent pas à réunir les sommes nécessaires pour couvrir les emprunts garantis visés aux paragraphes 4.2.2.2, 4.4.4 et 4.7.2 alors que les Gouvernements auraient fourni leur garantie à ces emprunts aux conditions et taux qui auront été définis d'un commun accord conformément au paragraphe 4.4.7 ;
- c) Si dans les deux premières années de la phase 3 (sauf prolongation de ce délai acceptée par les Gouvernements), les Sociétés n'ont pas réuni le montant de fonds non garantis fixé dans la Convention n° 3 ;
- d) Si les Sociétés ne parviennent pas à procéder à la remise du tunnel aux Gouvernements dans un délai de dix années après la mise en vigueur de la Convention n° 3. Ce délai sera prolongé d'une durée équivalente à toute période pendant laquelle la construction aura été interrompue pour cause de risques exceptionnels, ou par suite d'une intervention des Gouvernements pour des motifs ayant trait à la défense nationale ou à la sûreté publique. Elle sera prolongée d'une durée à convenir en cas de suspension partielle des travaux pour la même cause.

3° Si les Sociétés ont, avant la date de l'acceptation, une activité sans rapport avec le projet.

6.1.3. Le Projet sera réputé avoir été abandonné par les Gouvernements.

1° Durant la phase 2 :

- a) S'ils ne donnent pas leur garantie aux emprunts à émettre en application des paragraphes 4.2.1.2, 4.4.2 et 4.7.1 à des taux et conditions conformes aux conditions du marché de l'époque ;
- b) Si les Gouvernements ne donnent pas leur réponse au Projet de Convention n° 3 dans le délai prévu à l'article 2.3.3.1 (3°), ou s'ils exigent lors de la négociation de la Convention n° 3 l'inclusion de clauses en contradiction avec la présente Convention ou qui remettraient en question la rentabilité du Projet.

2° Durant la phase 3 :

- a) S'ils ne donnent pas leur garantie aux emprunts à émettre en application des paragraphes 4.2.2.2, 4.4.4 et 4.7.2 à des taux et conditions conformes aux conditions du marché de l'époque ;
- b) Si les Gouvernements ne s'acquittent pas de leurs obligations découlant de l'article 5.1.2.

3° Pendant la phase 2 et la phase 3 :

- a) Si les Gouvernements ou l'un d'entre eux déclarent officiellement leur intention d'abandonner le Projet ou d'en poursuivre la réalisation sans les Sociétés, ou concluent un accord tendant à la poursuite du projet avec des personnes ou organismes autres que les Sociétés. Dans ce cas, la date de l'abandon sera celle de ladite déclaration ou dudit Accord ;
 - b) Si les Sociétés ou l'une d'entre elles sont mises hors d'état de remplir les obligations résultant de la présente Convention ou de la Convention n° 3, à la suite d'une décision émanant de l'un des Gouvernements ou des deux ensembles et concernant spécifiquement le Projet.
 - c) Si l'accomplissement des obligations imposées aux Sociétés par la présente Convention ou par la Convention n° 3 devenait légalement impossible à la suite d'une modification de la législation en vigueur ;
 - d) Si le bénéfice des dispositions des paragraphes 8.3.1, 8.3.2 et 8.3.3 n'était pas accordé en temps voulu aux Sociétés.
- 4° Si le Traité n'était pas ratifié avant le 1^{er} janvier 1975, ou si un nouveau traité affectant le Projet et préjudicant de manière substantielle les droits des Sociétés venait à intervenir pendant les phases 2 et 3 ou la période de rémunération.

6.1.4. Pendant les phases 2 et 3, le Projet sera réputé avoir été abandonné conjointement par les Gouvernements et par les Sociétés :

- 1° S'il était décidé, d'un commun accord, de ne pas poursuivre la réalisation du Projet. Dans ce cas, la date de l'abandon sera celle dudit Accord ;
- 2° Dans tous les cas où l'une des circonstances visées aux paragraphes 6.1.2 et 6.1.3 (qui aurait autrement constitué un cas d'abandon unilatéral par les Sociétés ou par les Gouvernements) serait due à un risque exceptionnel ;
- 3° Si pendant les phases 2 et 3 il est reconnu d'un commun accord que la construction du Tunnel se trouve confrontée à des difficultés de réalisation non prévues conduisant à une augmentation du coût du tunnel d'une ampleur telle qu'elle remettrait en cause l'économie générale du Projet, aucune des Parties ne devant refuser son accord sans motif valable ;
- 4° Si les Parties ayant satisfait à leurs obligations du paragraphe 2.3.3.1 la Convention n° 3 n'est pas signée à la date du 1^{er} juillet 1975 ou toute autre date postérieure fixée d'un commun accord ;

- 5° Au cas où les Gouvernements et les Sociétés ne parviendraient pas à réaliser entre eux l'Accord prévu au paragraphe 4.2.1.3, 2°, auquel cas le Projet sera réputé avoir été abandonné à la plus tardive des dates mentionnées au paragraphe 4.2.1.1 ;
- 6° Si, dans les circonstances prévues au paragraphe 4.2.2.4, les Gouvernements ne donnaient pas leur accord à une modification du plan de financement de la phase 3 ;
- 7° Dans tout autre cas qui serait prévu par la Convention n° 3.

6.1.5. Le projet sera réputé avoir été abandonné par les Gouvernements pendant la période de rémunération :

- 1° Si les Gouvernements n'ont pas fait le nécessaire pour garantir les emprunts visés aux paragraphes 2.5.5, 4.4.9 et 5.7.1 à des taux et conditions conformes aux conditions du marché de l'époque ;
- 2° Si les Gouvernements ou l'un d'entre eux déclarent officiellement leur intention d'acquérir, ou s'ils acquièrent soit directement soit par l'intermédiaire d'organismes habilités à les représenter, une participation de plus de 33 p. 100 dans le capital de l'une ou de l'autre Société ;
- 3° Si l'exécution par l'Autorité d'une obligation mise à sa charge par la présente Convention ou par le Traité est rendue illégale par une modification de la législation en vigueur, affectant spécifiquement le Projet.

6.1.6. Nonobstant toute disposition contraire, dans les cas d'abandon pour lesquels la présente Convention ou la Convention n° 3 ne stipule pas une date d'abandon, l'abandon ne sera réputé être intervenu que si :

- a) L'une des ou les Parties a notifié par écrit aux autres parties le ou les faits constitutifs de l'abandon ;
- b) Le ou les faits constitutifs de l'abandon subsistent à l'expiration du délai qui aura été imparti par la partie donnant notification, et qui ne pourra être inférieur à quinze jours. L'abandon sera réputé être intervenu le lendemain de l'expiration du délai ci-dessus visé.

6.1.7. Si le Projet est considéré comme abandonné par les Gouvernements, nonobstant le fait que cet abandon serait imputable à un seul d'entre eux, les conséquences financières de l'abandon seront supportées conjointement et solidairement par les deux Gouvernements.

6.1.8. 1° Aucune des Parties ne sera considérée comme ayant abandonné unilatéralement le Projet si les circonstances ayant empêché l'exécution par cette partie des obligations résultant pour elle de la présente Convention ou de la Convention n° 3 sont imputables à un risque exceptionnel.

2° Le Projet ne sera pas considéré comme ayant été abandonné par les Sociétés ou par l'une d'entre elles, si l'exécution d'une obligation mise à leur charge par la présente Convention ou par la Convention n° 3 est rendue illégale par une modification de la législation en vigueur.

6.2. *Conséquences de l'abandon :*

6.2.1. 1° Si la Convention n° 3 n'est pas signée le 1^{er} juillet 1975 (ou toute autre date convenue d'un commun accord) et dans tous les autres cas d'abandon pendant la phase 2 ou la phase 3, les Gouvernements rembourseront en principal et en intérêts dans la monnaie prévue pour le remboursement ou prendront en charge tous les emprunts garantis restant dus, dans les conditions prévues par les contrats de ces emprunts.

Le remboursement ou la prise en charge interviendra dans les six mois de la date de l'abandon ou au plus tard le 1^{er} janvier 1976 si celui-ci intervient au cours de la phase 2 et dans les neuf mois de la date de l'abandon si celui-ci intervient au cours de la phase 3.

2° a) Les sommes réunies par les Sociétés au titre du Projet et restant disponibles après le règlement de toutes les dépenses engagées avant l'abandon autres que le remboursement des fonds non garantis, y compris les débits éventuels de résiliation des contrats en cours, seront reversées aux Gouvernements dans la limite des remboursements et prises en charge incombant à ces derniers au titre du paragraphe 6.2.1, 1° ;

b) Si les sommes disponibles ne sont pas suffisantes pour régler toutes les dépenses dûment engagées par les Sociétés au titre du Projet avant l'abandon, le solde sera financé soit par des emprunts garantis qui seront pris en charge ou remboursés par les Gouvernements dans les conditions indiquées au sous-paragraphe 1° ci-dessus, soit par tout autre moyen à la convenance des Gouvernements.

6.2.2. Sous réserve des dispositions visées aux paragraphes 6.2.5, 6.2.7, 6.2.8 et 6.2.9, les droits détenus par les Sociétés sur les études et travaux réalisés au cours des phases 1, 2 et 3 seront transférés aux Gouvernements dans la proportion du montant des emprunts que ces derniers auront remboursés ou pris en charge (déduction faite des sommes que les Sociétés leur auront reversées en vertu du sous-paragraphe 6.2.1, 2°, ci-dessus) par rapport au total, établi d'un commun accord, du coût de ces études et de ces travaux, y compris les débits de résiliation.

6.2.3. Dans tous les cas où les Conventions seraient résiliées pendant la période de rémunération, les emprunts garantis seront remboursés en principal et en intérêts ou pris en charge par les Gouvernements dans les conditions prévues par les contrats d'émission.

6.2.4. Dans tous les cas d'abandon, les Gouvernements auront la faculté de se substituer aux Sociétés pour l'application de tous accords passés entre les

Sociétés et les Membres du Groupement d'études du Tunnel sous la Manche (G. E. T. M.) portant sur le transfert par ce dernier aux Sociétés de ses droits et actifs concernant le projet.

Les Sociétés prendront toutes mesures qui apparaîtraient nécessaires pour permettre cette substitution. Dans tout acte matérialisant ce transfert, les Gouvernements prendront en charge toutes obligations ou tous engagements incombant aux Sociétés aux termes desdits accords ; ils rembourseront aux Sociétés les frais qu'elles pourraient être amenées à exposer à l'occasion du transfert.

6.2.5. 1° En cas d'abandon conjoint, pendant les phases 2 et 3, les Gouvernements auront la faculté d'acquiescer les droits des Sociétés relatifs au projet dans les conditions suivantes :

- a) Dans un délai de cinq ans après la date de l'abandon, le prix de rachat sera le prix de revient net avec application d'un intérêt composé annuel depuis la date de la dépense jusqu'à la date de paiement sous déduction des intérêts payés jusqu'à la date de l'abandon ;
- b) Dans le délai de cinq à dix ans après la date de l'abandon, le prix de rachat sera calculé comme en a) ci-dessus, mais l'intérêt ne sera appliqué que jusqu'à la fin du soixantième mois après la date de l'abandon ;
- c) Si le rachat intervient plus de dix ans après la date de l'abandon, le prix sera fixé d'un commun accord ;
- d) Dans ce paragraphe 6.2.5, 1°, « le prix de revient net » doit s'entendre comme le montant total des fonds non garantis qui ont été avant la date de l'abandon réunis par les Sociétés et dûment engagés ou dépensés, et le taux d'intérêt appliqué sera la moyenne journalière du taux d'escompte de la Banque de France et du Bank of England's minimum lending rate majorée de 1,5 p. 100.

2° Si les Gouvernements n'exercent pas la faculté qui leur est ouverte aux termes du paragraphe 6.2.5. 1° ci-dessous :

- a) Ils devront racheter les droits des Sociétés dans les conditions indiquées ci-dessus au 1°, s'ils décident de poursuivre eux-mêmes ou avec d'autres partenaires l'étude ou la réalisation d'un tunnel ferroviaire sous la Manche ;
- b) S'ils décident de poursuivre, eux-mêmes ou avec d'autres partenaires, l'étude ou la réalisation d'un projet de Tunnel sous la Manche d'un autre type, ils décideront, en accord avec les Sociétés, de la nature des éléments jugés utiles ou profitables pour l'étude ou la réalisation d'un tel projet et des conditions auxquelles ils seraient rachetés aux Sociétés.

3° Nonobstant les dispositions des 1° et 2° ci-dessus, en cas d'abandon conjoint dans le cadre du paragraphe 6.1.4, 4°, faute d'accord sur les prévisions

de recettes visées au paragraphe 3.2.1, 7°, si les Gouvernements n'ont pas poursuivi le Projet seuls ou avec des tiers dans les trente mois après le 1^{er} juillet 1975 ou après toute date ultérieure convenue d'un commun accord, les Gouvernements paieront à chaque Société :

- a) 50 p. 100 des fonds non garantis émis par elle avant ou pendant la phase 1 ;
- b) 90 p. 100 des fonds non garantis émis par elle pendant la phase 2 et régulièrement dépensés ou engagés ;
- c) Les intérêts sur les sommes ci-dessus, calculés par application d'un taux d'intérêt composé annuel qui sera la moyenne journalière du taux d'escompte de la Banque de France et du Bank of England's minimum lending rate majorée de 1,5 p. 100 depuis la date d'abandon jusqu'à la date du paiement.

Au cas où, ultérieurement, les Gouvernements exerceraient leur option visée au 1° ci-dessus, ou rachèteraient les droits des Sociétés dans les conditions visées au 2° ci-dessus, les paiements effectués aux Sociétés en vertu du présent paragraphe seraient déduits du prix d'achat fixé.

6.2.6. En cas d'abandon conjoint au cours de la phase 2 ou de la phase 3, et pendant une période de dix années à partir de cet abandon, les Gouvernements ne poursuivront seuls ou en association avec des tiers l'étude ou la réalisation d'un Tunnel ferroviaire qu'après avoir fait aux Sociétés une offre préalable de participation, cette offre devenant caduque si un Accord n'est pas réalisé dans les six mois. Cependant, si les Gouvernements désirent procéder ou faire procéder à des études ou à cette réalisation sans attendre l'expiration de cette période de six mois, ils pourront le faire sous réserve d'en discuter les conditions avec les Sociétés sans que d'autres parties puissent en même temps être associées à cette discussion, celle-ci ne pouvant avoir en aucune manière pour effet de différer la reprise du Projet.

6.2.7. Si les Sociétés abandonnent le Projet pendant les phases 2 et 3, tous leurs droits relatifs au projet seront transférés gratuitement aux Gouvernements. Il est convenu toutefois que, pendant une période de sept années suivant la date de l'abandon, et sauf si l'abandon est prononcé en vertu du paragraphe 6.1.2, 2°, d :

- 1° Les Gouvernements ne poursuivront eux-mêmes ou avec d'autres partenaires l'étude ou la réalisation d'un projet de tunnel ferroviaire sous la Manche qu'après avoir payé aux Sociétés un prix égal à la moitié du prix de revient net ;
- 2° S'ils décident de poursuivre, eux-mêmes ou avec d'autres partenaires, l'étude ou la réalisation d'un projet de tunnel sous la Manche d'un autre type, ils conviendront, en accord avec les Sociétés, de la nature des éléments jugés utiles pour l'étude ou la réalisation d'un tel projet et ils verseront la moitié

de la somme due en vertu du paragraphe 6.2.5.2°, *b* dans les conditions prévues par ce paragraphe en cas d'abandon conjoint ;

3° Dans ce paragraphe, « prix de revient net » a la même signification qu'au paragraphe 6.2.5.1°, *d*.

6.2.8. Si les Sociétés ont abandonné le Projet dans les conditions prévues par le sous-paragraphe 6.1.2. 2°, *d*, leurs droits dans le projet seront transférés gratuitement aux Gouvernements, et il ne sera pas fait application du paragraphe 6.2.7.

6.2.9. Si les Gouvernements abandonnent le Projet pendant la phase 2 ou la phase 3, il sera fait application des dispositions ci-après :

1° Si cet abandon a lieu pendant la phase 2, les Gouvernements devront, dans les soixante jours après la date de l'abandon :

a) Acquérir des actionnaires de la Société française et de la Société britannique toutes les actions qu'ils détiennent. Le prix total à payer par les Gouvernements aux actionnaires de chacune des Sociétés sera égal à la somme des éléments suivants :

(1) 2,1 fois le montant du capital actions, primes d'émission comprise, émis par cette Société en phase 1 ;

(2) (*n*) fois le montant du capital actions, prime d'émission comprise, émis par cette Société en application des paragraphes 4.2.1.1 et 4.7.1 dûment dépensés ou engagés, « *n* » étant le coefficient visé au paragraphe 4.5.2.

b) Rembourser ou prendre en charge les fonds non garantis des Sociétés, autres que les actions, dûment engagés ou dépensés, y compris les intérêts y afférents ;

c) Pour l'application des sous-paragraphes *a* et *b* ci-dessus, les porteurs d'obligations convertibles ou d'options de souscriptions disposeront d'une période de six semaines pour exercer leurs droits à compter de la date à laquelle l'abandon leur aura été notifié. Les titres ainsi convertis ou souscrits seront considérés comme des actions ; toutefois, lorsque le droit de souscription ou d'option n'aura pas été exercé à l'issue de cette période, ils seront considérés comme des fonds non garantis autres que des actions.

2° Si cet abandon a lieu pendant la phase 3, les Gouvernements devront au plus tard 120 jours après la date d'émission :

a) Acquérir des actionnaires de la Société française et de la Société britannique toutes les actions qu'ils détiennent. Le prix total à payer par les Gouvernements aux actionnaires de chacune des Sociétés sera égal à la somme des éléments suivants :

(1) 1,3 fois le montant du capital-actions, primes d'émission comprises, réuni par cette Société en phases 1, 2 et 3, dûment engagé ou dépensé ;

(2) 1,3 fois la valeur, à l'époque de leur émission, des actions émises par cette Société en vertu des paragraphes 4.3.6, 4.5.1 et 4.5.2.

Le coefficient 1,3 sera majoré de 0,32 par année entière écoulée depuis la première émission d'actions en phase 3, sans pouvoir dépasser 2,9.

Les montants indiqués aux paragraphes 6.2.9.2, a (1) et (2) ci-dessus seront ajustés comme suit :

Si la date de l'abandon se produit avant l'émission par cette Société des actions de valorisation visées aux paragraphes 4.5.1 et 4.5.2, le montant à payer pour le capital de cette Société, émis respectivement avant et pendant la phase 1 et pendant la phase 2 sera le montant qui aurait dû être respectivement payé aux termes des sous-paragraphes 1° a (1) et (2) ci-dessus.

b) Rembourser aux porteurs ou prendre en charge le remboursement des fonds non garantis des Sociétés, autres que les actions, dûment engagés ou dépensés ;

c) Pour l'application des sous-paragraphes a et b ci-dessus, les porteurs d'obligations convertibles ou d'option de souscription disposeront d'une période de trois mois pour exercer leurs droits à compter de la date à laquelle l'abandon leur aura été notifié. Les titres ainsi convertis ou souscrits seront considérés comme des actions ; toutefois, lorsque le droit de souscription ou d'option n'aura pas été exercé à l'issue de cette période, ils seront considérés comme des fonds non garantis autres que des actions.

3° Les montants à payer aux actionnaires de la Société française au titre des sous-paragraphes 1° et 2° ci-dessus seront distribués entre eux en application des dispositions statutaires de cette Société régissant le partage du boni de liquidation.

4° Les montants à payer aux actionnaires de la Société britannique au titre des sous-paragraphes 1° et 2° ci-dessus seront distribués entre eux en appliquant les dispositions des « Articles of Association » régissant le partage du boni de liquidation.

6.2.10. En cas de résiliation de la Convention par les Gouvernements pendant la période de rémunération, il sera fait application des dispositions suivantes :

1° Au plus tard six mois après la date de la résiliation, les Gouvernements devront :

a) Acquérir des actionnaires de la Société française toutes les actions existantes de cette Société pour une somme égale au plus élevé des cinq montants suivants :

(1) Capitalisation boursière de la Société française à la clôture du marché de Paris du trentième jour ouvrable précédant la date de résiliation ; cette capitalisation sera

ajustée en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(2) Moyenne des capitalisations boursières de la Société française calculée à la clôture du marché de Paris du dernier jour ouvrable de chaque mois pendant les vingt-quatre mois précédant la date de la résiliation. Ces capitalisations seront ajustées en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(3) Vingt fois la rémunération moyenne annuelle, avoir fiscal compris, payée aux actionnaires de la Société française pendant les cinq années précédentes ou, si la résiliation survient moins de cinq ans après la remise du Tunnel, vingt fois la rémunération moyenne annuelle reçue pour les années précédentes ; cette rémunération sera ajustée en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(4) Quinze fois la rémunération payée aux actionnaires, avoir fiscal compris, de la Société française pour le dernier exercice précédant la décision de résiliation ; cette rémunération sera ajustée en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(5) « t » fois le montant du capital et des primes d'émissions de la Société française et « t » fois la valeur supplémentaire attribuée, d'une part aux actions de la Société française visées aux paragraphes 4.3.6, 4.5.1, 4.5.2, d'autre part aux actions éventuellement attribuées à la date de remise au management français du projet en application du paragraphe 4.8.1, « t » étant la valeur du coefficient prévu au sous-paragraphe 6.2.9.2, telle qu'elle aurait été établie si l'abandon avait eu lieu juste avant la remise du Tunnel.

Les dispositions du présent sous-paragraphe (5) ne seront plus applicables cinq ans après le début de la période de rémunération.

b) Les Gouvernements rembourseront en principal et en intérêts ou prendront en charge les fonds non garantis autres que ceux visés au a ci-dessus de la Société française, conformément aux contrats d'émission de ces fonds non garantis.

c) Pour l'application des sous-paragraphes a et b ci-dessus, les porteurs d'obligations convertibles ou d'options de souscription disposeront d'une période de trois mois pour exercer leurs droits à compter de la date à laquelle l'abandon leur aura été notifié.

Les titres ainsi convertis ou souscrits seront considérés comme des actions; toutefois, lorsque le droit de souscription ou d'option n'aura pas été exercé à l'issue de cette période, ils seront considérés comme des fonds non garantis autres que des actions.

2° Au plus tard six mois après la date de résiliation, les Gouvernements devront :

a) Acquérir des actionnaires de la Société britannique toutes les actions existantes de cette Société pour une somme égale au plus élevé des cinq montants suivants :

(1) Capitalisation boursière de la Société britannique à la clôture du marché de Londres du trentième jour ouvrable précédant la date de résiliation. Cette capitalisation sera calculée sur la base de la moyenne des cours d'achat et de vente publiés dans « The Stock Exchange Official List », et sera ajustée en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(2) Moyenne des capitalisations boursières de la Société britannique prises à la clôture du marché de Londres du dernier jour ouvrable de chaque mois pendant les vingt-quatre mois précédant la date de la résiliation. Ces capitalisations seront calculées sur la base de la moyenne des cours d'achat et de vente publiés dans « The Stock Exchange Official List », et seront ajustées en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(3) Vingt fois la rémunération brute moyenne annuelle payée aux actionnaires de la Société britannique pendant les cinq années précédentes ou, si la résiliation survient moins de cinq ans après la remise du Tunnel, vingt fois la rémunération brute moyenne annuelle reçue pour les années précédentes, cette rémunération sera ajustée en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(4) Quinze fois la rémunération brute payée aux actionnaires de la Société britannique, pour le dernier exercice précédant la décision de résiliation, cette rémunération sera ajustée en tant que de besoin pour tenir compte des modifications survenues dans la structure du capital de la Société ;

(5) « t » fois le montant du capital et des primes d'émission de la Société britannique et « t » fois la valeur supplémentaire attribuée, d'une part aux actions de la Société britannique visées aux paragraphes 4.3.6, 4.5.1 et 4.5.2, d'autre part aux actions éventuellement attribuées, à la date de remise, au management britannique du projet en application du paragraphe

4.8.1, « *t* » étant la valeur du coefficient prévu au sous-paragraphe 6.2.9.2 telle qu'elle aurait été établie si l'abandon avait eu lieu juste avant la remise du Tunnel.

Les dispositions du présent sous-paragraphe (5) ne seront plus applicables cinq ans après le début de la période de rémunération.

- b) Les Gouvernements rembourseront en principal et en intérêts ou prendront en charge les fonds non garantis autres que ceux visés au *a* ci-dessus de la Société britannique, conformément aux contrats d'émission de ces fonds non garantis.
- c) Pour l'application des sous-paragraphe *a* et *b* ci-dessus, les porteurs d'obligations convertibles ou d'options de souscription, disposeront d'une période de trois mois pour exercer leurs droits à compter de la date à laquelle l'abandon leur aura été notifié. Les titres ainsi convertis ou souscrits seront considérés comme des actions; toutefois, lorsque le droit de souscription ou d'option n'aura pas été exercé à l'issue de cette période, ils seront considérés comme des fonds non garantis autres que des actions.
- d) Pour l'application du sous-paragraphe *a* (3) et (4) ci-dessus, le terme « rémunération brute » signifie « y compris l'avoir fiscal ou toute autre restitution d'impôt retenu à la source ».

3° Les montants à payer aux actionnaires de la Société britannique au titre du sous-paragraphe 2° ci-dessus seront distribués entre eux en appliquant les dispositions des « Articles of Association » de cette Société régissant le partage du boni de liquidation.

4° Les montants à payer aux actionnaires de la Société française au titre du sous-paragraphe 1° ci-dessus seront distribués entre eux en appliquant les dispositions statutaires de cette Société régissant le partage du boni de liquidation.

6.2.11. En cas de résiliation de la Convention et si l'une ou l'autre des Sociétés a des actifs qui sont sans rapport avec le Tunnel, une procédure sera définie, d'un commun accord, pour permettre aux actionnaires de la Société française ou à ceux de la Société britannique de conserver l'usage de ces actifs et pour réduire à due concurrence le montant des sommes prévues au paragraphe 6.2.10.

En cas de désaccord sur la procédure ou sur la réduction du montant, il sera fait application des dispositions de la Convention prévue au paragraphe 8.5.2.

6.2.12. Les Gouvernements et les Sociétés reconnaissent que les montants à payer aux actionnaires des Sociétés au titre de la présente section, en cas d'abandon ou de résiliation de la Convention par les Gouvernements, seront considérés comme une indemnisation forfaitaire et définitive pour dommage subi.

6.2.13. Dans tous les cas d'abandon du Projet, les dispositions de la présente Convention cesseront d'être applicables et les Gouvernements et les Sociétés n'auront plus de droits ou d'obligations les uns envers les autres sous réserve seulement de l'application des dispositions de cette section 6, concernant les conséquences de l'abandon, et du paragraphe 8.1.9.

SECTION 7

Le groupe.

7.1. Pour les besoins de la présente Convention, les mots « les membres du Groupe » signifient les membres du sous-groupe français et les membres du sous-groupe britannique qui, à la date de la présente Convention, détiennent dans l'une ou l'autre Société les pourcentages de capital indiqués ci-après :

Sous-groupe français :

Banque Louis-Dreyfus : 13 p. 100 ;
Banque nationale de Paris : 8 p. 100 ;
Banque de Paris et des Pays-Bas : 8 p. 100 ;
Banque de l'Union européenne : 8 p. 100 ;
Compagnie financière de Suez : 13 p. 100 ;
Compagnie du Nord : 13 p. 100 ;
Crédit commercial de France : 8 p. 100 ;
Crédit lyonnais : 8 p. 100 ;
Société générale : 8 p. 100 ;
Société nationale des chemins de fer français : 13 p. 100.

Ces pourcentages ne tiennent pas compte des cinq actions de garantie détenues par chacun des deux administrateurs personnes physiques en application de la législation française des sociétés.

Sous-groupe britannique :

Channel Tunnel Investment Limited : 25 p. 100 ;
The Rio Tinto-Zinc Corporation Limited : 20 p. 100 ;
Morgan Grenfell and Co Limited : 10,5 p. 100 ;
Robert Fleming and Co Limited : 10,5 p. 100 ;
Hill Samuel and Co Limited : 10,5 p. 100 ;
Kleinwort, Benson Limited : 10,5 p. 100 ;
S. G. Warburg and Co Ld : 5,5 p. 100 ;
The British Railways Board : 4,74 p. 100 ;
Morgan Stanley and Co Incorporated : 0,92 p. 100 ;
The First Boston Corporation : 0,92 p. 100 ;
White, Weld and Co Ld : 0,92 p. 100.

7.2. Les membres du Groupe ne sont parties à la présente Convention que pour ce qui concerne la section 7, et l'expression « Parties » dans les autres dispositions de la présente Convention ne comprend pas les membres du Groupe, sauf stipulation contraire.

7.3. 1° Jusqu'à la date de l'acceptation, l'approbation des Gouvernements sera requise pour le transfert des actions souscrites par les membres du Groupe avant et pendant la phase 1 et pour celui des actions qui leur seront attribuées au titre de leur souscription initiale.

Les membres du sous-groupe britannique feront le nécessaire pour qu'une disposition en ce sens soit incluse dans les « Articles of Association » de la Société britan-

nique. Les membres du sous-groupe français prendront des dispositions analogues pour l'application du présent sous-paragraphe.

2° Nonobstant les dispositions du 1° ci-dessus, chacun des membres du Groupe pourra détenir les actions de la Société par l'intermédiaire de Sociétés filiales à 100 p. 100, sous réserve :

- a) D'en aviser les Gouvernements ;
- b) De prendre l'engagement que leur filiale respectera les dispositions de l'alinéa 1° ci-dessus et du paragraphe 7.4 ;
- c) De s'engager, au cas où ils céderaient des actions de cette filiale, à reprendre les actions des Sociétés ou de les faire reprendre par une filiale à 100 p. 100.

Pour l'application du présent sous-paragraphe, il faut entendre par « Sociétés filiales à 100 p. 100 » :

- a) En ce qui concerne un membre du sous-groupe britannique, une Société dont toutes les actions sont détenues « à titre bénéficiaire » par ce dernier ;
- b) En ce qui concerne un membre du sous-groupe français, une Société dont toutes les actions sont détenues par ce dernier, à l'exception de celles qu'il aurait confiées à ses représentants pour se conformer au droit des Sociétés.

3° Au cas où, avant la date de l'acceptation, une Société membre du Groupe passerait sous le contrôle de tiers, elle devra en aviser les Gouvernements par écrit. Dans ce cas, et si les Gouvernements le demandent, cette Société cessera d'exercer, jusqu'à l'acceptation, le droit de vote attaché à celles de ses actions qui ont été émises antérieurement à la date de la présente Convention ou à celles qui lui auront été attribuées au titre de sa souscription initiale.

7.4. 1° Les actions de la Société française détenues par les membres du sous-groupe français antérieurement à la date de la présente Convention, ou les personnes auxquelles ces actions auraient été cédées avec l'autorisation requise, disposeront, à compter de l'entrée en vigueur du Traité et jusqu'à la date d'acceptation, d'un droit de vote plural leur permettant d'exercer ensemble le pouvoir de décision au sein de la Société française.

2° Les actions de la Société britannique définies au sous-paragraphe 7.3. 1°, qu'elles soient détenues par les membres du sous-groupe britannique ou par des personnes auxquelles elles auraient été cédées avec l'autorisation requise, disposeront ensemble, jusqu'à la date de l'acceptation, de 75 p. 100 des droits de vote attachés à toutes les actions émises.

7.5. Chacun des membres de chaque sous-groupe s'engage à exercer son droit de vote au sein de la Société dont il est actionnaire pour faire prendre par celle-ci toutes résolutions nécessaires pour l'application des paragraphes 4.5.1 et 4.5.2.

7.6. Chacun des membres du sous-groupe français aura au sein de la nouvelle Société visée au 4.5.1. 1° les mêmes droits et obligations qu'au sein de la Société française du Tunnel sous la Manche.

SECTION 8

Généralités.

8.1. Droits et obligations des parties.

8.1.1. Pendant la période de rémunération, les Sociétés auront les droits suivants :

1. Droit de mettre en œuvre tous financements, refinancements et services financiers requis par le tunnel, autres que ceux qui seraient mis en œuvre par l'Autorité elle-même, sous réserve que les conditions proposées par les Sociétés soient au moins aussi favorables que celles proposées par tout autre personne physique ou morale ;
2. Sous la même réserve, droit d'exécuter tous travaux techniques et d'entretien relatifs au tunnel autres que ceux qui seraient exécutés par l'Autorité elle-même ou par les réseaux ;
3. Droit de participer à tout appel d'offre relatif à l'étude, au financement ou à la construction de toute liaison fixe additionnelle à travers la Manche ;
4. Droit de participer à tout appel d'offre relatif aux travaux rendus nécessaires par les circonstances mentionnées au paragraphe 5.7.1.

8.1.2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, les droits de reproduction sur tous dessins, rapports, études et tous autres documents acquis ou établis par les Sociétés à l'occasion du Projet, resteront la propriété des Sociétés jusqu'à la date de la remise, date à laquelle ils seront transférés aux Gouvernements. Mais avant cette date, et pour autant que le Projet n'aura pas été abandonné, les Gouvernements auront le droit d'utiliser ces documents pour les besoins du projet ; ils ne pourront les utiliser pour d'autres objets sans l'accord écrit des Sociétés.

8.1.3. De même, les droits sur tous dessins, rapports, études et tous autres documents fournis par les Gouvernements resteront la propriété de ceux-ci, mais avant cette date, et pour autant que le Projet n'aura pas été abandonné, les Sociétés auront le droit d'utiliser ces documents pour les besoins du Projet ; ils ne pourront les utiliser pour d'autres objets sans l'accord écrit des Gouvernements.

8.1.4. Dans tous les cas où la garantie des Gouvernements viendrait à être mise en jeu soit pour la prise en charge, soit pour le remboursement des emprunts garantis par eux, les Gouvernements ne pourront poursuivre les Sociétés (à moins d'une carence fautive de ces dernières dans le service desdits emprunts) en vue d'obtenir le remboursement des sommes qu'ils auront été amenés à payer au titre de leur garantie.

8.1.5. Sauf disposition contraire, les Gouvernements seront responsables conjointement et solidairement des engagements ou obligations qu'ils prennent en com-

mun au titre de la présente Convention et de celle, en langue anglaise, qui est visée au paragraphe 8.7.3.

- 8.1.6. Sauf disposition contraire, les Sociétés seront responsables conjointement et solidairement des engagements ou obligations qu'elles prennent en commun au titre de la présente Convention.
- 8.1.7. Ni les Gouvernements, ni les Sociétés n'auront d'autres obligations relatives au projet que celles figurant explicitement dans la présente Convention ou dans tout autre accord qu'ils seraient amenés à passer entre eux.
- 8.1.8. Les Gouvernements n'encoureront aucune responsabilité directe ou indirecte en vertu de la Convention n° 2 et de la Convention n° 3, du fait d'une mesure prise par l'un d'entre eux qui aurait une application générale dans l'un des deux pays et qui n'affecterait pas spécifiquement et directement le Projet.
- 8.1.9. Les Sociétés ne disposeront pas de leurs droits et intérêts dans les travaux de la phase 1, de la phase 2 et de la phase 3 sans l'approbation des Gouvernements et sans que les acquéreurs de ces droits et intérêts ne s'engagent à s'acquitter des obligations des Sociétés.
- 8.1.10. Les Sociétés pourront, pendant la période de rémunération, avoir d'autres activités que celles définies dans la présente Convention.

La Convention n° 3 définira les dispositions qui seront appliquées dans cette éventualité au service de la dette garantie et au mode de calcul des frais généraux remboursables par l'Autorité.

Les fonds non garantis utilisés pour financer ces autres activités n'auront aucun droit au titre de la présente Convention.

8.2. Dispositions diverses britanniques :

Ces dispositions sont visées dans la Convention en langue anglaise mentionnée au paragraphe 8.7.3.

8.3. Dispositions diverses françaises :

8.3.1. Dispositions relatives au droit des Sociétés :

Au plus tard à la date du 31 décembre 1974, la Société française sera autorisée à :

1° Appliquer :

- a) Les paragraphes 4.5.1 et 4.5.2 concernant la valorisation des actions émises en phase 1 et en phase 2 ;
- b) Le paragraphe 7.4.1 concernant le droit de vote attaché aux actions détenues par les membres du sous-groupe français.

2° Servir aux actions de la Société un intérêt intercalaire dans les conditions prévues aux paragraphes 4.6.1 et 4.6.2.

3° Etre dispensée pendant les cinq premières années de la période de rémunération de l'obligation de constituer une réserve légale non distribuable.

8.3.2. Dispositions relatives aux questions foncières et domaniales.

Pendant la phase 2, le Gouvernement français fera accorder aux Sociétés tous droits leur permettant de remplir leurs obligations et de bénéficier de toutes dispositions prises en leur faveur par la présente Convention et la Convention n° 3 :

- 1° Les terrains nécessaires pour la construction du Tunnel seront payés par les Sociétés et intégrés dès leur acquisition au domaine de l'Etat.
- 2° Lorsque les travaux auront été déclarés d'utilité publique, les Sociétés seront investies, pour l'acquisition de ces terrains et l'exécution des travaux, de tous les droits que les lois et les règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Elles demeureront en même temps soumises à toutes les obligations qui découlent pour l'administration de ces lois et règlements.
- 3° Les Sociétés seront tenues de se conformer à tous les règlements existants ou à intervenir en ce qui concerne les travaux à exécuter sur le domaine public.
- 4° Elles devront établir et assurer le libre écoulement des eaux naturelles ou artificielles qui serait perturbé par suite de l'exécution des travaux.

Dans l'année qui suivra la remise du Tunnel, et en tout cas avant l'acceptation définitive, il sera procédé, aux frais des Sociétés, au bornage des terrains, faisant partie des dépendances immobilières de l'ouvrage, contrairement avec les propriétaires voisins, en présence d'un représentant du Gouvernement.

Les Sociétés fourniront un plan au 1/2.000 des terrains ainsi bornés.

8.3.3. Dispositions fiscales :

Le régime fiscal applicable à la Société française pendant les phases 1, 2 et 3 et la période de rémunération est fixé conformément au régime fiscal français, sous réserve des dispositions particulières prévues par l'article 13 du Traité et de celles ci-après définies, à l'exclusion de toutes autres.

- 1° La Société ne sera pas redevable de la T. V. A. pour les versements qui lui seront faits par l'Autorité ou par l'Organisme français d'exploitation pendant la période de rémunération.
- 2° Toutes les dépenses qui concourent à la construction et à l'équipement du Tunnel, tel qu'il devra être remis en fin de période de construction, ainsi que celles afférentes au fonctionnement propre de la Société dans la mesure où elles sont considérées comme déductibles en droit interne, constituent le coût de la partie du Tunnel construit par la Société française, à concurrence de leur montant net, c'est-à-dire déduction faite des recettes éventuelles de la Société.
- 3° L'annuité d'amortissement du capital propre de la Société en fonction du coût du Tunnel défini au sous-paragraphe 2° ci-dessus ne sera admise en déduction du bénéfice imposable de celle-ci que

pour la partie correspondant au montant dudit capital diminué de la plus-value constatée, en franchise d'impôt, lors de l'absorption de la Société actuelle par la future Société prévue au paragraphe 4.5.1, 1°, ci-dessus.

- 4° Les intérêts intercalaires servis dans les conditions prévues aux paragraphes 4.6.1 et 4.6.2 sont soumis au régime fiscal des revenus distribués. Toutefois, ils ne donnent pas lieu à exigibilité du précompte visé à l'article 223 *sexies* du Code général des impôts non plus qu'à l'attribution de l'avoire fiscal prévu par l'article 158 *bis* dudit Code.
- 5° Dans les cas d'abandon du projet, unilatéralement par les deux Gouvernements ou l'un d'entre eux, prévus aux paragraphes 6.2.9 et 6.2.10, les montants à payer aux actionnaires de la Société ne seront générateurs d'aucune imposition au niveau de celle-ci. En ce qui concerne les actionnaires, les plus-values provenant éventuellement du rachat de leurs droits ne donneront lieu à taxation que si ces droits figurent à l'actif d'une entreprise.

8.4. *Risques exceptionnels :*

- 8.4.1. Aucune des Parties à la présente Convention ne sera responsable de ses manquements ou des retards dans l'exécution de ses obligations découlant de la présente Convention ou de la Convention n° 3, si ces manquements ou ces retards sont imputables à un risque exceptionnel.
- 8.4.2. 1° Si une Partie soutient qu'elle a été empêchée par un risque exceptionnel d'accomplir une des obligations lui incombant en vertu de la présente Convention ou de la Convention n° 3, elle devra immédiatement en faire la déclaration écrite aux autres parties en leur notifiant le fondement de cette réclamation.
 - 2° Si une Partie désire contester la validité d'une réclamation dont la notification lui a été faite en vertu de ce paragraphe, cette Partie notifiera par écrit sa contestation au réclamant dans les vingt-huit jours de la notification de cette réclamation et devra, dans sa notification, indiquer les raisons de sa contestation.
 - 3° Si une réclamation a été notifiée en vertu de ce paragraphe et que, dans les vingt-huit jours de cette notification par le réclamant, ni la réclamation, ni la contestation n'ont été retirées, la question sera examinée conformément aux dispositions de l'article 8.5.
 - 4° Si une réclamation a été notifiée conformément aux dispositions ci-dessus et si cette réclamation n'a pas été contestée ou l'a été par un avis qui a été, par la suite retiré en temps utile, toutes les parties seront réputées avoir accepté la validité de la réclamation.
- 8.4.3. 1° Aucune partie ne pourra invoquer un risque exceptionnel qu'elle aurait créé ou aggravé par son action ou par son inaction.

2° Toute Partie qui a notifié une réclamation conformément au paragraphe 8.4.2 devra, dans les moindres délais, accomplir toutes démarches raisonnables pour remplir l'obligation dont il est question dans la notification de sa réclamation.

8.4.4. Pour les besoins de la présente Convention « Risques exceptionnels » signifie ceux des événements suivants qui auraient une influence directe et substantielle sur le projet :

- 1° Guerre ;
- 2° Hostilités (que la guerre soit déclarée ou non) ;
- 3° Emeutes, insurrection, troubles graves à l'ordre public ou sabotage ;
- 4° Toute manifestation des forces de la nature que la Partie en cause ne pouvait normalement prévoir et contre laquelle elle ne pouvait raisonnablement se prémunir.
- 5° Grèves dont la gravité exceptionnelle n'était pas normalement prévisible par la partie en cause.

8.5. *Règlement des litiges :*

8.5.1. Pendant la phase 2 jusqu'à la ratification du Traité, les litiges relatifs à l'exécution de la présente Convention et survenant entre les Sociétés ou l'une d'entre elles, d'une part, les Gouvernements ou l'un des Gouvernements, d'autre part, seront, avant toute saisine d'une juridiction nationale, soumis à une procédure de conciliation réglée suivant les dispositions ci-après :

- 1° En cas de litige, la Partie demanderesse désignera une personnalité indépendante et compétente dans la matière du litige, en qualité de conciliateur, et notifiera immédiatement par écrit cette désignation aux autres Parties qui désigneront chacune, dans les sept jours suivant la date de la notification, une personnalité indépendante.
- 2° Les quatre conciliateurs ainsi désignés se réuniront immédiatement et choisiront à l'unanimité une cinquième personnalité qui présidera la Commission de conciliation ainsi constituée ; cette personnalité devra être un expert en la matière faisant l'objet du litige. Si, dans les sept jours de cette réunion, un désaccord persiste sur le choix du Président, les quatre conciliateurs saisiront le Président de la Chambre de commerce internationale en le priant de procéder à cette désignation.
- 3° Une fois constituée, la Commission de conciliation élaborera ses propres règles de procédure et rendra sa recommandation dans les trente jours suivant la désignation du Président, sauf prorogation de ce délai, acceptée par celles des parties qui se trouvent en litige.
- 4° Les frais afférents aux recours engagés en vertu des sous-paragraphe 1° à 3° ci-dessus seront supportés dans les conditions fixées par la Commission de conciliation.

8.5.2. A compter de la date de ratification du Traité, les litiges pouvant survenir à l'occasion de l'interprétation ou l'application de la présente Convention

et de la Convention n° 3 entre les Sociétés ou l'une d'entre elles, d'une part, et les Gouvernements ou l'un d'entre eux ou l'Autorité, d'autre part, seront définitivement réglés par voie d'arbitrage conformément à un accord spécial qui sera conclu à cette fin entre les Gouvernements et les Sociétés dès que possible, et au plus tard le 1^{er} mars 1974.

8.6. Procédures aux frontières :

- 8.6.1. Les formalités en douane, d'immigration et de santé à prévoir aux gares terminales françaises et britanniques, seront établies en conformité avec les réglementations française et britannique respectivement applicables en la matière, en vue d'assurer un écoulement rapide et efficace du trafic.
- 8.6.2. Les modalités d'application de ces procédures seront mises au point en phases 2 et 3.

8.7. Divers :

- 8.7.1. Les notifications seront adressées par porteur, par lettre, par télégramme ou par télex :
 - a) Au siège social des Sociétés ou des membres du Groupe ;
 - b) A l'adresse des services administratifs compétents pour recevoir de telles notifications.
 - 8.7.2. Dès la signature de la présente Convention, les dispositions de la Convention n° 1 cesseront d'être applicables.
 - 8.7.3. La présente Convention est conclue sous réserve que le même jour une Convention similaire quant au fond, mais rédigée en langue anglaise sous l'empire de la législation anglaise, soit conclue entre les membres du Groupe, les Sociétés et le Ministre britannique.
 - 8.7.4. La présente Convention sera régie et interprétée conformément à la législation française.
-

ANNEXE I

Caractéristiques générales. Normes de sécurité et d'utilisation.

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

1.1. *Description générale :*

La composition de l'ouvrage sera la suivante :

- 1° Les Tunnels proprement dits, comprenant :
 - a) Deux galeries principales équipées chacune d'une voie ferrée et permettant d'assurer le passage du trafic routier sur rames navettes et celui du trafic ferroviaire direct ;
 - b) Une galerie de service.
- 2° Deux terminaux situés aux débouchés des tunnels, l'un près de Fréthun, l'autre près de Cheriton.
- 3° Les raccordements nécessaires avec les réseaux routiers et ferroviaires de chaque pays.
- 4° Les équipements fixes et mobiles nécessaires à l'exploitation de l'ouvrage.

1.2. *Description des Tunnels :*

1.2.1. Caractéristiques générales :

- 1.2.1.1. Les Tunnels seront forés sous la Manche entre Fréthun (Pas-de-Calais) et Cheriton (Kent), et la longueur moyenne des trois galeries sera d'environ 49 km.
- 1.2.1.2. Les galeries principales seront réunies par des jonctions permettant, en cas de nécessité, l'exploitation en double sens des secteurs de voies qu'elles encadrent.
- 1.2.1.3. La galerie de service aura un diamètre courant de 4,50 mètres et, sauf au passage des jonctions et à chaque extrémité, sera située à égale distance des deux galeries principales.

1.2.2. Autres caractéristiques géométriques :

- 1.2.2.1. Le tracé en plan et le profil en long seront définis de façon à suivre au mieux la craie bleue cénomaniennne et à limiter au minimum indispensable le forage des galeries dans l'argile du Gault et la craie altérée. Ils devront permettre la mise en place dans chaque galerie principale, d'une voie ferrée adaptée à des trains roulant à 200 kilomètres à l'heure.
- 1.2.2.2. Les courbes auront un rayon minimum de 4.200 mètres ; ce rayon pourra être réduit à 500 mètres dans le terminal

français et à 300 mètres dans le terminal britannique. Les rayons des courbes des faisceaux d'entretien et des jonctions seront définis ultérieurement.

1.2.2.3. Le profil en long ne devra pas comporter de pente supérieure à 10,5 p. mille et devra permettre un drainage satisfaisant.

1.2.3. Ouvrages annexes :

1.2.3.1. La galerie de service sera utilisée comme galerie technique et d'entretien et assurera notamment l'amenée d'air frais sous pression en vue de la ventilation de l'ouvrage.

1.2.3.2. Il sera prévu des galeries transversales de communication entre la galerie de service et les Tunnels principaux, comme indiqué au paragraphe 2.1.2 ci-après, et des conduits de pistonnement entre les deux galeries principales ; l'espacement et la section de ces derniers seront définis d'un commun accord de façon à réduire la résistance à l'avancement à une valeur compatible avec les vitesses commerciales et avec la puissance des locomotives envisagées.

1.2.3.3. Des accès spéciaux, puits ou descenderies, devront être prévus au droit des côtes.

1.3. Dispositions techniques concernant les galeries :

1.3.1. Revêtement :

Les ouvrages souterrains seront entièrement revêtus et le calcul du revêtement sera fait en tenant compte notamment de la pleine pression hydraulique extérieure. L'épaisseur du revêtement sera définie en accord avec les règlements français et britanniques en la matière.

1.3.2. Drainage :

L'exhaure des eaux d'infiltration se fera à partir de stations de pompage placées aux points bas du profil en long. Des réservoirs de stockage, dont le volume sera défini d'un commun accord, devront être prévus aux points bas.

1.3.3. Reconnaissance du terrain :

Lors du creusement, le terrain devra toujours être reconnu avant et autour des galeries par des reconnaissances systématiques de façon à réduire le risque d'une venue d'eau importante et permettre de décider en temps utile les traitements de terrain qui seraient nécessaires.

1.4. Equipement ferroviaire :

1.4.1. Les locomotives seront alimentées par caténaires en courant monophasé de 50 Hz et de tension nominale 25 000 volts, avec double alimentation à partir des réseaux électriques de France et de Grande-Bretagne.

1.4.2. La voie reposera de façon continue sur une dalle de béton armé.

1.5. Installations terminales :

1.5.1. Consistance des installations :

1.5.1.1. A partir des tunnels, les installations terminales seront desservies par une boucle ferroviaire se développant en faisceau le long des quais de chargement.

1.5.1.2. Les terminaux comprendront :

- a) Les installations nécessaires au traitement du trafic routier et à l'exécution des formalités de passage aux frontières, les services et commerces directement liés à ce trafic, les bâtiments nécessaires à l'exploitation de l'ouvrage ;
- b) Les garages et terre-pleins nécessaires aux véhicules pour le stationnement avant passage des formalités et avant chargement ;
- c) Des faisceaux suffisants pour le remisage et l'entretien courant du matériel roulant.

1.5.2. Dimensionnement :

1.5.2.1. Les études seront menées de façon que les installations terminales françaises et britanniques soient compatibles entre elles et adaptées en première tranche au trafic prévisible de 1990.

1.5.2.2. Les sites devront permettre les extensions nécessaires des terminaux pour assurer le trafic théorique de saturation, en tenant compte du trafic prévisible des trains directs.

1.6. Equipement mobile :

1.6.1. Matériel navette :

1.6.1.1. Des wagons spécialement étudiés à cet effet seront utilisés pour le transport des différents véhicules accompagnés : voitures de tourisme, cars, caravanes, camions et semi-remorques, et comprendront :

- des wagons fermés à double plancher pour véhicules de tourisme de hauteur inférieure à 1,84 mètre ;
- des wagons fermés à simple plancher pour cars, caravanes et véhicules de tourisme ;
- des wagons à simple plancher pour camions dont les caractéristiques maximum seront définies d'un commun accord.

1.6.1.2. La longueur maximum des rames navettes sans les locomotives sera de 750 mètres.

1.6.2. Des dispositions spéciales seront prévues pour le traitement des semi-remorques non accompagnés et des conteneurs en fonction des besoins reconnus.

1.6.3. Des moyens de transport spéciaux utilisables dans la galerie de service devront permettre le transport des équipes d'entretien et de sécurité et l'évacuation des passagers d'un train en cas de besoin.

2. NORMES DE SÉCURITÉ

2.1. Normes de construction :

2.1.1. Tunnel de service. — Un Tunnel de service permettant un accès facile aux deux tunnels principaux devra être prévu tant dans la partie sous-marine que dans les parties sous-terrestres de l'ouvrage. Un système de transport devra permettre aux équipes d'intervention d'urgence d'atteindre n'importe quelle partie de l'ouvrage, même dans le cas où les galeries principales seraient impraticables.

2.1.2. Rameaux. — Des rameaux de jonction assurant une communication entre la galerie de service et les tunnels principaux seront construits à un espace théorique de 250 mètres sans que cette distance puisse dépasser 300 mètres en cas de nécessité de construction dûment justifiée. Ils devront avoir un débouché libre minimum de 2 mètres en hauteur et de 1,60 mètre en largeur ; cette dernière dimension pourrait être réduite à 1,40 mètre en cas de nécessité de construction dûment justifiée. Dans les galeries principales, il ne sera pas créé de refuges entre les rameaux.

2.1.3. Trottoirs. — Un trottoir continu sera prévu sur toute la longueur des deux galeries principales du côté le plus proche de la galerie de service. Il devra permettre l'évacuation d'un train en cas d'incident, avoir une largeur libre d'au moins 800 mm et être situé à une hauteur minimum de 750 mm au-dessus du niveau du rail, sauf au passage des rameaux et des jonctions entre les voies principales où la hauteur pourra être réduite. Un balisage, situé au maximum à 500 mm au-dessus du niveau du trottoir, guidera l'évacuation des usagers vers l'accès le plus proche de la galerie de service ; une main courante sera prévue le long de la paroi du Tunnel.

Courant le long du côté opposé sera prévue une piste, d'au moins 500 mm de largeur, placée à un niveau permettant l'examen des organes de roulement d'un train arrêté.

2.2. Equipements fixes du Tunnel :

2.2.1. Généralités. — Tous les équipements fixes devront, autant qu'il est possible, être réalisés en matériaux de préférence incombustibles et ne dégageant pas de fumées denses ou de gaz toxiques sous l'effet du feu ou d'une décharge électrique.

2.2.2. Superstructure de la voie. — La voie sera implantée de façon à réserver les marges suffisantes de gabarit. Les attaches seront conçues pour nécessiter le minimum d'inspection ou de resserrage.

2.2.3. Rail. — Les joints seront éliminés autant que possible et les manques dans la surface de roulement réduits au minimum par l'utilisation, si possible, de cœurs mobiles d'aiguillage permettant la mise en service de roues de petit diamètre. Ne sont obligatoires ni dérailleurs, ni aiguilles de protection.

- 2.2.4. Détection de roues déraillées. — Des dispositifs devront être envisagés pour détecter des roues déraillées et permettre l'arrêt des trains en cas de déraillement de roues. Cette protection sera étendue, si nécessaire, aux lignes d'accès jusqu'à une distance de l'entrée du Tunnel égale au minimum à la distance de freinage.
- 2.2.5. Détection de boîtes chaudes. — Des détecteurs de boîtes chaudes devront être prévus sur les lignes d'accès jusqu'à une distance de l'entrée du Tunnel égale au minimum à la distance de freinage. Ils seront associés à un dispositif automatique indiquant la nécessité d'arrêter le train.
- 2.2.6. Eclairage du Tunnel. — Un éclairage permanent est prescrit dans l'ensemble des galeries et rameaux avec une intensité suffisante pour assurer la circulation du personnel en toute sécurité. Deux sources d'alimentation seront prévues, chacune devant être capable d'assurer au moins le minimum d'éclairage requis.
- 2.2.7. Ventilation et extraction des fumées. — Le système de ventilation, tout en assurant des conditions satisfaisantes durant le fonctionnement normal, devra maintenir un emplacement à l'abri des fumées, où les passagers venant d'un train évacué pour cause d'incendie pourront se réfugier en attendant d'être évacués.
- 2.2.8. Equipement de lutte contre l'incendie. — Selon les solutions qui seront retenues pour la lutte contre les incendies, des équipements spéciaux seront prévus à cet effet et devront recevoir l'accord des représentants des Gouvernements.
- 2.3. *Marges de gabarit :*
- 2.3.1. Les contours du gabarit de chargement et du gabarit d'obstacles ainsi que toutes les marges de sécurité correspondantes devront être proposés par les Sociétés et approuvés par les Gouvernements.
- 2.3.2. Les principes de base suivants doivent être respectés pour définir le gabarit des obstacles :
- 1° Il doit permettre le déplacement latéral et vertical dans des courbes de rayon supérieur ou égal à 2 000 mètres, le dévers pouvant être réalisé par une rotation d'ensemble du gabarit autour du centre du Tunnel ;
 - 2° Aucun obstacle ne devra se trouver entre le niveau du trottoir de secours et le haut de la porte de sortie de secours sur une largeur de 750 mm à partir de la paroi externe du wagon ;
 - 3° La partie la plus basse du gabarit devra assurer des marges suffisantes pour des locomotives et unités de traction, conformes au gabarit cinétique défini dans la fiche U. I. C. n° 505-1.
- 2.3.3. Toutes les locomotives, qui seraient appelées à utiliser des voies du terminal britannique, électrifiées par un troisième rail, seront conformes au gabarit cinétique cité au 2.3.2, 3°, ci-dessus, limité dans

sa partie basse par une horizontale à 115 mm au-dessus du niveau du rail, ainsi que le définit la fiche U. I. C. n° 505-2.

2.3.4. La largeur intérieure des wagons navettes transportant des véhicules accompagnés devra être supérieure d'au moins 1,25 m pour les wagons à simple plancher et de 1,15 m pour les wagons à double plancher à la plus grande largeur des véhicules normalement transportés. Ces derniers devront être chargés dans la partie axiale du wagon, de façon à permettre la sortie de chaque côté et à éviter l'obstruction des portes de secours des wagons.

2.3.5. Les dispositions à adopter pour l'alimentation électrique de traction devront être soumises à l'approbation des Gouvernements.

2.4. *Signalisation et télécommunication :*

2.4.1. Le système de signalisation devra permettre de maintenir un espace suffisant entre les trains pour assurer la sécurité. Il doit inclure un dispositif de sauvegarde pour prévenir du franchissement des signaux commandant l'arrêt. Il convient de prévoir toutes possibilités ultérieures de contrôle des vitesses en tout point, suivant les techniques les plus évoluées en la matière.

2.4.2. Des lignes téléphoniques directes avec le poste central de signalisation ou tout autre dispositif équivalent devront être installés à tous les signaux d'arrêt.

2.4.3. Un téléphone à ondes porteuses, ou un système équivalent, sera installé pour assurer les communications entre les trains et le centre de contrôle du tunnel.

2.4.4. Un système téléphonique séparé sera prévu pour les besoins du personnel d'entretien et d'inspection ; les appareils seront situés à intervalles appropriés le long de la galerie de service et des rameaux. Le système comprendra des dispositifs d'appel d'urgence.

2.5. *Equipement des locomotives et du matériel roulant :*

2.5.1. Tous les trains utilisant le Tunnel seront équipés avec le frein automatique continu d'un type conforme aux conditions de l'U. I. C. pour le trafic international.

2.5.2. Un dispositif efficace de D. S. D. ou un contrôle de vigilance devra être installé sur tout matériel de traction utilisant le Tunnel.

2.5.3. 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.

2.5.4. Dans les trains navettes, un système d'alarme devra permettre aux passagers d'alerter les responsables du train en cas de danger ; il ne devra pas agir sur les freins du train.

- 2.5.5. Un personnel spécialement entraîné à la lutte contre l'incendie, ainsi qu'un équipement spécial approuvé par les Gouvernements, devront être prévus dans les trains navettes. Dans les trains directs, un agent sera responsable de la sécurité.
 - 2.5.6. Les wagons navettes seront équipés, de chaque côté, de deux portes de secours ayant chacune une largeur libre d'au moins 600 mm. En position grande ouverte, la porte ne devra pas dépasser l'extérieur du wagon de plus de 200 mm. Les usagers ne doivent pas pouvoir ouvrir les portes par inadvertance.
 - 2.5.7. Les véhicules navettes devront être équipés de portes ou de rideaux coupe-feux d'un degré minimum d'une demi-heure, afin d'éviter la diffusion de la fumée de wagon à wagon en cas d'incendie dans le train.
- 2.6. *Sécurité d'exploitation :*
- 2.6.1. Les règles d'exploitation, y compris la procédure à suivre en cas d'incident, devront être soumises pour approbation aux Gouvernements.
 - 2.6.2. Dans l'éventualité de l'immobilisation d'un train dans un tunnel pour une raison quelconque, l'évacuation des autres trains doit pouvoir être assurée rapidement et tous les passagers, y compris ceux du train immobilisé, devront pouvoir gagner l'air libre dans un délai n'excédant pas quatre-vingt-dix minutes.

3. NORMES DE FONCTIONNEMENT

3.1. *Vitesse de base :*

Les trains navettes seront conçus pour pouvoir atteindre en palier la vitesse de 140 kilomètres/heure environ, de façon à effectuer le trajet entre terminaux dans le temps approximatif de trente-huit minutes, tandis que les trains des réseaux pourront franchir le Tunnel à une vitesse nominale variant de 80 kilomètres/heure à 160 kilomètres/heure, conformément aux règles d'exploitation de l'Autorité.

3.2. *Signalisation :*

Le système de signalisation devra permettre un intervalle réel de 2 mn 30 secondes entre le passage à vitesse normale de deux convois et il devra être compatible avec celui des réseaux.

3.3. *Postes de commande et de contrôle :*

Il sera prévu un poste unique de commande assurant le contrôle du mouvement des trains et des équipements de l'ouvrage ; ce poste recevra des informations sur le trafic routier qui lui seront données par le centre de contrôle de chaque gare terminale.

ANNEXE II

PREMIÈRE PARTIE

Travaux de la phase 2.

1. Construction.

1.1. Construction côté français :

Construction à Sangatte d'une descenderie avec recette inférieure et percement de la galerie de service sur 1,5 km environ.

1.2. Construction côté britannique :

Construction d'une descenderie avec puits et recette inférieure près des Shakespeare Cliffs à Douvres, et percement de la galerie de service sur 2 km environ.

2. Etudes techniques.

Mise au point des caractéristiques géométriques des installations du Tunnel, de ses équipements et des terminaux.

Définition du tracé optimum en plan et du profil en long, mise au point des spécifications du matériel roulant et commande des prototypes, mise au point des spécifications des tunneliers.

Poursuite des études sur la mécanique des roches, la fabrication et mise en place des revêtements, le tracé et les dispositifs des voies, les matériels de traction, le chauffage, la ventilation et le refroidissement du Tunnel.

3. Reconnaissances et essais.

Levés géodésiques et topographiques de l'ensemble du projet, topographie des zones des terminaux, forages et essais de traitement des sols et choix des méthodes de construction ; essais de voussoirs, essais de joints d'étanchéité sur voussoirs, essais géotechniques *in situ*, essais divers sur les dispositifs et molettes de tunnelier ; construction et essais de prototypes de wagons-navettes ; poursuite des essais d'aérodynamique ; essais de marinage et de compactage, essais divers sur les wagons-navettes (bruit, vibration, confort).

4. Etudes économiques et financières.

a) Mise à jour des prévisions de recettes brutes et nettes effectuées en phase I et à cet effet :

- 1° Poursuite des études sur modèle d'interaction entre le tunnel et les ferries ;
- 2° Etude du coût et des recettes des services annexes ;
- 3° Etudes des divers éléments de la gestion technique et commerciale de l'Autorité.

- b) Etudes en vue de préciser le dimensionnement et les spécifications des terminaux et du matériel roulant.
- c) Etudes financières.

5. *Définition du projet.*

Préparation des devis-programme pour les travaux de la phase 3.

6. *Estimation de coût.*

Revision du coût estimé du tunnel avant la fin de la phase 2 en fonction des caractéristiques du projet.

7. *Estimations de coût.*

- 7.1. Assistance technique pour la procédure législative en Grande-Bretagne ; préparation de la déclaration d'utilité publique en France, formalités d'acquisition des terrains, préparation de la Convention n° 3.
- 7.2. Administration et activités générales des sociétés.

ANNEXE II

DEUXIÈME PARTIE

Budget de la phase 2 et dépenses effectuées de la phase 1 (en milliers de francs ou de livres).

RÉSUMÉ DES COMPTES BUDGÉTAIRES	PHASE 1			PHASE 2			
	Dépenses antérieures au 15 novembre 1973.			Dépenses postérieures au 15 novembre 1973.			
	Grande- Bretagne.	France.	Total. (1£=13,3 F)	Grande- Bretagne.	France.	Total. (1£=11,3 F)	Total au 1 ^{er} juillet 1975.
Milliers de livres.	Milliers de francs.	Milliers.	Milliers de livres.	Milliers de francs.	Milliers.		
10-00 Tunnels	33	748	89 £ ou 1.137 F	5.802	69.000	11.908 £ ou 134.563 F	11.997 £ ou 135.700 F
20-00 Installations terminales	»	»	»	»	»	»	»
30-00 Matériel roulant	»	»	»	»	»	»	»
40-00 Etudes générales et reconnaissances	1.397	15.924	2.596 £ ou 34.484 F	1.109	12.700	2.233 £ ou 25.231 F	4.829 £ ou 59.715 F

50-00 Divers	I	87	8 £ ou 100 F	210	2.950	471 £ ou 5.323 F	479 £ ou 5.423 F
60-00 Ingénierie et management	1.519	17.589	2.894 £ ou 37.210 F	3.974	37.680	7.309 £ ou 82.586 F	10.203 £ ou 119.796 F
	2.950	34.348	5.587 £ ou 72.931 F	11.095	122.330	21.921 £ ou 247.703 F	27.508 £ ou 320.634 F
Aléas	>	>	>	1.105	12.233	2.188 £ ou 24.720 F	2.188 £ ou 24.720 F
Coût de financement jusqu'au 1 ^{er} juillet 1975 ...	56	568	99 £ ou 1.313 F	1.508	15.812	2.907 £ ou 32.852 F	3.006 £ ou 34.165 F
Variation de prix à partir du 1 ^{er} janvier 1973 ...	>	>	>	2.162	18.225	3.775 £ ou 42.656 F	3.775 £ ou 42.656 F
Total du budget au 1^{er} juillet 1975.	3.006	34.916	5.686 £ ou 74.244 F	15.870	168.600	30.791 £ ou 347.931 F	36.477 £ ou 422.175 F

ANNEXE III

Infrastructures routières et ferroviaires.

1. Le Traité prévoit que dans les deux Etats, les ouvrages routiers et ferroviaires conduisant au Tunnel doivent répondre en tout temps aux besoins du trafic.

Les liaisons routières et ferroviaires qu'il est prévu de mettre en service au plus tard le 1^{er} juillet 1980 ou à la date de remise du Tunnel si elle est postérieure, sont définies aux paragraphes 2 et 3.

2. Liaisons routières :

a) Le Gouvernement français prévoit la réalisation et la mise en service de l'autoroute A 26 Calais—Béthune—Arras et de la nouvelle liaison routière Calais—Dunkerque remplaçant la R. N. 40 ;

b) Le Gouvernement britannique prévoit sous réserve des autorisations législatives nécessaires la réalisation et la mise en service de l'autoroute M 20 de Maidstone à Folkestone.

3. Liaisons ferroviaires :

a) Le Gouvernement français autorisera la S. N. C. F. à réaliser les travaux suivants qu'elle s'est engagée à exécuter, sous réserve d'obtenir en temps voulu les autorisations nécessaires :

- électrification Hazebrouck—Calais ;
- amélioration de tracé et électrification Amiens—Calais permettant un temps de parcours entre Paris et le tunnel de 130 minutes ou toute autre réalisation procurant une qualité de service au moins égale ;
- électrification Lille—Baisieux ou toute autre réalisation procurant une qualité de service au moins égale ;
- construction de faisceaux de relais de triage aux Attaques ;
- raccordement des voies de la ligne Paris—Calais aux voies du Tunnel.

b) Le Gouvernement britannique a autorisé la réalisation par les British Railways des travaux définis ci-après, qu'ils se sont engagés à exécuter, sous réserve d'obtenir en temps voulu les pouvoirs nécessaires :

- une ligne nouvelle ferroviaire entre Londres et le Tunnel, sera construite en tenant compte du gabarit défini par l'U. I. C. pour les véhicules utilisés en service international.

Cette ligne reliera le Tunnel à partir de Cheriton à une nouvelle gare terminale de voyageurs à construire à Londres à moins de 8 km de Charing Cross probablement à proximité de White City. Une autre gare terminale de voyageurs pourra être aménagée à Victoria Station ou dans une autre gare du centre de Londres.

La ligne nouvelle sera alimentée en 25 000 volts alternatif et permettra l'utilisation des trains rapides, pouvant aller ultérieurement jusqu'à 300 kilomètres heure. Pour le stade initial le temps de parcours entre Londres et le Tunnel sera de une heure.

Des liaisons seront possibles avec les autres régions des British Railways de façon à permettre des services directs avec du matériel adapté entre les centres de l'intérieur de la Grande-Bretagne et ceux du continent européen.

4. Au cas où les infrastructures définies ci-dessus n'auraient pu être réalisées en temps voulu, les dispositions du paragraphe 5.6.2 seront applicables.

ANNEXE IV

Etudes techniques antérieures.

1. Dans les conditions définies par la présente annexe, les Sociétés rachèteront aux Gouvernements et à la Société nationale des chemins de fer français les résultats des études techniques antérieures suivantes :

a) La campagne géologique 1964-1965, effectuée sous le contrôle du Groupement d'études du Tunnel sous la Manche ;

b) Les études d'aérodynamique, d'échauffement et de ventilation du Tunnel, effectuées sous le contrôle du « Groupe commun d'études techniques » de 1968 à 1970 ;

c) Les levés géographiques et topographiques et les cartes de la zone du Tunnel effectués par l'Institut géographique national et l'Ordonance Survey Maps.

2. Le prix de rachat comprendra :

1° 1 092 901 £ remboursables au Gouvernement britannique ;

2° 72 404 F remboursables au Gouvernement français ;

3° 14 826 108 F remboursables à la S. N. C. F.

3. Chacun des montants ci-dessus sera payé en cinq semestrialités égales. Le premier paiement sera effectué, pour la partie payable en livres sterling, à la date de la première émission publique d'actions de la Société britannique en phase 3 et, pour la partie payable en francs français, à la date de la première émission publique d'actions de la Société française en phase 3. Les autres paiements seront majorés d'un intérêt simple, à compter de la date du premier paiement, au taux de la moyenne journalière du taux d'escompte de la Banque de France et du Bank of England's minimum lending rate, majorée de 2 p. 100.

4. Les montants visés au paragraphe 2 seront réévalués à la date respective de leur premier paiement, proportionnellement à la moyenne arithmétique de l'indice des prix de détail de l'Institut national de la statistique et des études économiques et de l'indice des prix de détail publiés par Her Majesty's Stationery Office, à la date de chacun des premiers paiements par rapport à la valeur de cette moyenne au 30 juin 1971.

5. En cas d'abandon du Projet, les paiements seront suspendus. Si le Projet est repris ultérieurement, les paiements seront repris, mais sans porter intérêt pendant la période d'interruption.

6. Les droits sur les résultats des études seront transférés aux sociétés dès que le prix de rachat aura été totalement acquitté, mais les sociétés et leurs contractants pourront disposer, dès maintenant, des résultats de ces études.

7. A compter de la signature de la présente Convention, les Sociétés prendront en charge les frais de stockage, d'entretien et de gardiennage des échantillons de la campagne géologique et devront assurer correctement leur conservation.

8. Les droits sur les résultats des études feront partie de l'ensemble des droits détenus par les Sociétés qui seront transférés aux Gouvernements au moment de la réception du Tunnel ou qui, en cas d'abandon, seront soumis aux dispositions prévues par la présente Convention. Les Sociétés ne pourront utiliser ces résultats que pour les besoins du Projet, sauf accord des Gouvernements.

ANNEXE V

PREMIÈRE PARTIE

Plan de financement de la phase 2. — Décaissements effectifs.

Evaluation des dépenses de la phase 2 et de leur financement.

DESCRIPTION	DU 15 novembre au 31 décembre 1973.	1974		1975		TOTAL
		Premier semestre.	Deuxième semestre.	Premier semestre.	Report troisième trimestre.	
Coût des travaux :						
Grande-Bretagne (en millions de livres).....	0,88	3,09	4,18	5,52	0,69	14,36
France (en millions de francs).....	3,72	39,58	32,50	46,50	30,49	152,79
Total (cours 11,3) :						
(En millions de livres).....	1,21	6,60	7,05	9,64	3,38	27,88
(En millions de francs).....	13,70	74,52	79,71	108,91	36,24	316,08
Coût de financement :						
Grande-Bretagne (en millions de livres).....	0,04	0,32	0,33	0,53	0,29	1,51
France (en millions de francs).....	0,46	3,27	3,64	5,60	2,84	15,81
Total (cours 11,3) :						
(En millions de livres).....	0,08	0,61	0,65	1,03	0,54	2,91
(En millions de francs).....	0,96	6,89	7,35	11,61	6,05	32,85
Total travaux et financement :						
(En millions de livres).....	0,92	3,41	4,51	6,05	0,98	15,87
(En millions de francs).....	4,18	42,85	36,14	52,10	33,33	168,60

DESCRIPTION	DU 15 novembre au 31 décembre 1973.	1974		1975		TOTAL
		Premier semestre.	Deuxième semestre.	Premier semestre.	Report troisième trimestre.	
Ensemble (France plus Grande-Bretagne) (1 livre = 11,3 F):						
(En millions de livres).....	1,29	7,21	7,70	10,67	3,92	30,79
(En millions de francs).....	14,65	81,41	87,06	120,52	44,29	347,93
Financé par actions :						
Grande-Bretagne (en millions de livres).....	>	4,20	>	>	>	4,20
France (en millions de francs).....	>	43,00	>	>	>	43,00
Total (cours 11,3) :						
(En millions de livres)	>	8,01	>	>	>	8,01
(En millions de francs).....	>	90,46	>	>	>	90,46
Crédits ou emprunts :						
Grande-Bretagne (en millions de livres).....	0,93	(0,79)	4,51	6,05	0,98	11,68
France (en millions de francs).....	4,18	(0,15)	36,14	52,10	33,33	125,60
Total évalué au cours de 11,3 :						
(En millions de livres)	1,29	(0,80)	7,70	10,67	3,92	22,78
(En millions de francs).....	14,65	(9,05)	87,06	120,52	44,29	257,47

ANNEXE VI

Hypothèses de recettes pour l'application du paragraphe 5.5.

ANNÉE	RECETTES brutes.	DÉPENSES d'exploitation.	SERVICE de la dette garantie.	RECETTES nettes.
(En millions de francs français courants.)				
1981	1 358	194	775	389
1985	2 123	280	805	1 038
1990	3 714	417	1 010	2 287
1995	5 615	576	1 010	4 029
2000	8 541	815	1 010	6 716
2005	11 198	1 045	1 010	10 153
2010	14 775	1 363	1 010	13 412
2015	17 790	1 678	1 010	16 112
2020	21 438	2 080	1 010	19 358
2025	25 854	2 592	1 010	23 262
2029	30 050	3 105	1 010	26 945

Les recettes ci-dessus correspondent à la moyenne arithmétique des deux hypothèses retenues dans les études économiques de la phase 1.

Fait à Londres, le 17 novembre 1973.

Pour le Ministre des Transports :

Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Transports :

PIERRE BILLECOQ.

Société française du tunnel sous la Manche, représentée par son président :

M. PHILIPPE MAURIN.

The British Channel Tunnel Company Limited, représentée par :

THE RIGHT HONOURABLE THE VISCOUNT HARCOURT, K. C. M. G.,
O. B. E.

Banque Louis-Dreyfus, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Banque nationale de Paris, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Banque de Paris et des Pays-Bas, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Banque de l'Union européenne, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Compagnie financière de Suez, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Compagnie du Nord, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Crédit commercial de France, représenté par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Crédit lyonnais, représenté par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Société générale, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Société nationale des Chemins de Fer français, représentée par :

M. PHILIPPE MAURIN.

Channel Tunnel Investments, représenté par :

M. L. F. A. D'ERLANGER.

The Rio Tinto-Zinc Corporation Limited, représenté par :

LORD SHACKLETON.

Morgan Grenfell and Co. Limited, représenté par :

LORD HARCOURT.

Robert Fleming and Co. Limited, représenté par :

M. W. R. MERTON.

Hill Samuel and Co. Limited, représenté par :

M. P. G. GALLICHAN.

Kleinwort, Benson Limited, représenté par :

M. D. ROBERTSON.

S. G. Warburg and Co. Limited, représenté par :

M. R. KELLY.

The British Railways Board, représenté par :

M. D. MC. KENNA.

Morgan Stanley and Co. Incorporated, représenté par :

LORD HARCOURT.

The First Boston Corporation, représenté par :

LORD HARCOURT.

White, Weld and Co. Limited, représenté par :

LORD HARCOURT.

ECHANGE DE LETTRES FRANCO-BRITANNIQUE

du 17 novembre 1973

relatif au Tunnel sous la Manche.

LE MINISTRE
DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Chequers, le 17 novembre 1973.

A Sir Alec Douglas-Home, K. T., M. P., Principal
Secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux Affaires
étrangères et du Commonwealth, Londres.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Echange de lettres du 20 octobre 1972 relatif au projet de Tunnel sous la Manche entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après désignés collectivement sous le terme : « les Gouvernements »).

Des conversations ont eu lieu, depuis cette date, qui ont abouti à la signature, aujourd'hui, d'un Traité relatif à la construction, l'exploitation et l'entretien du Tunnel sous la Manche. Les Gouvernements ont également signé, aujourd'hui, avec « la Société française du Tunnel sous la Manche » et « The British Channel Tunnel Company Limited » (ci-après désignées collectivement sous le terme : « les Sociétés ») et les membres du Groupe privé, deux conventions parallèles relatives, en particulier, à la construction de ce tunnel, au financement de celle-ci et à la rémunération des Sociétés.

A la lumière de ce qui précède et en se référant au fait que le Traité signé aujourd'hui doit être soumis à ratification, le Gouvernement de la République française fait les propositions suivantes :

1. Les Gouvernements prennent dès maintenant et sans attendre l'entrée en vigueur du Traité toutes les dispositions nécessaires pour coordonner leurs actions et pour régler les problèmes qui pourraient se poser, notamment par l'établissement de procédures et la mise sur pied de dispositifs appropriés permettant d'exercer à titre provisoire les missions de l'Autorité prévue à l'article 8 du Traité ;

2. Si pour une raison quelconque le projet est abandonné avant que le Traité entre en vigueur :

a) Les Gouvernements entreront immédiatement en consultation ;

b) Les Gouvernements se partageront également les dépenses d'indemnisation qui seront mises à leur charge aux termes des Conventions n° 2 du fait de l'abandon du projet. Toutefois, les remboursements de cette nature, qui doivent être supportés à parts égales par les deux Gouvernements, n'incluront pas les charges supplémentaires destinées à tenir compte des impôts qui seraient perçus à l'occasion de ces remboursements ;

- c) Chaque Gouvernement supportera la charge de toute autre dépense relative à l'ouvrage qu'il aurait exposée ;
- d) Quelles que soient les circonstances dans lesquelles le projet a été abandonné, aucun Gouvernement ne pourra présenter de réclamations contre l'autre, ni lui demander d'indemnité, sans préjudice des mesures qui seraient nécessaires pour donner effet au sous-paragraphe b) ci-dessus ;
- e) Dans la mesure où il peut régler directement avec la Société qui relève de son droit national les conséquences d'un abandon par les Gouvernements, chaque Gouvernement s'engage à acquérir tous les droits et les actifs de cette Société relatifs au projet.

Si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, j'ai l'honneur de vous proposer que la présente lettre et la réponse de Votre Excellence dans le même sens constituent un Accord entre nos Gouvernements qui prendra effet à la date de la réponse de Votre Excellence.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

MICHEL JOBERT,

Ministre des Affaires étrangères.

Chequers, le 17 novembre 1973.

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la Note de Votre Excellence en date de ce jour, dont le texte, traduit en anglais, est le suivant :

« Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Echange de lettres du 20 octobre 1972 relatif au projet de Tunnel sous la Manche entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après désignés collectivement sous le terme : « les Gouvernements »).

Des conversations ont eu lieu, depuis cette date, qui ont abouti à la signature, aujourd'hui, d'un Traité relatif à la construction, l'exploitation et l'entretien du Tunnel sous la Manche. Les Gouvernements ont également signé, aujourd'hui, avec « la Société française du Tunnel sous la Manche » et « The British Channel Tunnel Company Limited » (ci-après désignées collectivement sous le terme : « les Sociétés ») et les membres du Groupe privé, deux conventions parallèles relatives, en particulier, à la construction de ce tunnel, au financement de celle-ci et à la rémunération des Sociétés.

A la lumière de ce qui précède et en se référant au fait que le Traité signé aujourd'hui doit être soumis à ratification, le Gouvernement de la République française fait les propositions suivantes :

1. Les Gouvernements prennent dès maintenant et sans attendre l'entrée en vigueur du Traité toutes les dispositions nécessaires pour coordonner leurs actions et pour régler les problèmes qui pourraient se poser, notamment par l'établissement de procédures et la mise sur pied de dispositifs appropriés permettant d'exercer à titre provisoire les missions de l'Autorité prévue à l'article 8 du Traité ;

2. Si pour une raison quelconque le projet est abandonné avant que le Traité entre en vigueur :

- a) Les Gouvernements entrèrent immédiatement en consultation ;
- b) Les Gouvernements se partageront également les dépenses d'indemnisation qui seront mises à leur charge aux termes des Conventions n° 2 du fait de l'abandon du projet. Toutefois, les remboursements de cette nature, qui doivent être supportés à parts égales par les deux Gouvernements, n'incluront pas les charges supplémentaires destinées à tenir compte des impôts qui seraient perçus à l'occasion de ces remboursements ;
- c) Chaque Gouvernement supportera la charge de toute autre dépense relative à l'ouvrage qu'il aurait exposée ;
- d) Quelles que soient les circonstances dans lesquelles le projet a été abandonné, aucun Gouvernement ne pourra présenter de réclamations contre l'autre, ni lui demander d'indemnité, sans préjudice des mesures qui seraient nécessaires pour donner effet au sous-paragraphe b) ci-dessus ;
- e) Dans la mesure où il peut régler directement avec la Société qui relève de son droit national les conséquences d'un abandon par les Gouvernements, chaque Gouvernement s'engage à acquiescer tous les droits et les actifs de cette Société relatifs au projet.

Si les propositions qui précèdent reçoivent l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, j'ai l'honneur de vous proposer que la présente lettre et la réponse de Votre Excellence dans le même sens constituent un Accord entre nos Gouvernements qui prendra effet à la date de la réponse de Votre Excellence. »

J'ai l'honneur de confirmer que les propositions ci-dessus reçoivent l'agrément du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui accepte que votre Note et la présente réponse constituent, entre nos deux Gouvernements, un Accord qui entrera en vigueur à la date d'aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, avec ma très haute considération et mon profond respect, l'obéissant serviteur de Votre Excellence.

ALEC DOUGLAS-HOME.