

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Secrétariat général

Paris, le

Direction des affaires juridiques

La ministre **17 JAN. 2017**

Sous-direction des affaires juridiques de l'énergie et des transports

à

Bureau des affaires juridiques des infrastructures  
et de l'accessibilité des transports

Monsieur le Président de la section du contentieux  
du Conseil d'État

Nos réf. : CXA-2016-SG/DAJ/AJET/AJET2-00062  
2016 743 AJET2 IV

Vos réf. : Instance 403537

Affaire suivie par : Patricia Moalic Dubois - Isabelle Volette

mail : [isabelle.volette@developpement-durable.gouv.fr](mailto:isabelle.volette@developpement-durable.gouv.fr)

Tél. : 01 40 81 64 63

**Objet** : Instance n°403537 : M. Daniel Ibanez et autres c/ ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

**Pièces jointes** : 3

Par courrier du 14 octobre 2016, vous m'avez transmis l'ensemble de la procédure intervenue dans l'instance n° 403537 par laquelle M. Ibanez, Mme Verchère et M. Avrillier demandent l'annulation de la lettre du 9 août 2016 du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche relative à leur demande de communication du bilan des résultats économiques et sociaux du projet de ligne à grande vitesse « Perpignan-Figueras » et l'injonction au secrétaire d'État d'établir et de publier ce document.

J'ai l'honneur de vous faire part des observations suivantes.

#### **I. RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE**

Le tronçon ferroviaire reliant Perpignan à Figueras est une ligne à grande vitesse de 44,4 km, comprenant 24,6 km côté français et 19,8 km côté espagnol. Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe.

Ce projet prévoit d'établir des connexions entre d'importantes villes de la péninsule ibérique et de les relier au réseau à grande vitesse français. Ainsi la branche méditerranéenne a notamment pour objet de relier Barcelone, Figueras, Perpignan, Montpellier et Nîmes et de se connecter à la LGV Paris-Lyon-Marseille/ Nîmes déjà existante.

Les temps de parcours prévus sont de 50 minutes entre Perpignan et Barcelone, 2h10 entre Montpellier et Barcelone et 5h30 entre Paris et Barcelone.

403537 - reçu le 18 janvier 2017 à 15:42 (date et heure de métropole)

Par courrier recommandé du 3 mars 2016, les requérants ont demandé la publication du bilan des résultats économiques et sociaux prévu par l'article L. 1511-6 du code des transports codifiant la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) pour la section ferroviaire « Perpignan-Figueras ».

Le secrétaire d'État chargé des transports a, par courrier du 9 août 2016, précisé que ce bilan serait mis à disposition du public au plus tard en 2018.

Les requérants contestent la légalité de cette lettre.

## II. DISCUSSION

### 1 - Sur la recevabilité de la requête

1-1 Les requérants analysent la réponse du secrétaire d'État aux transports comme une décision de refus d'établir le bilan LOTI de l'infrastructure « Perpignan-Figueras ».

Contrairement à ce qui est soutenu, le courrier critiqué consiste en une information sur l'établissement futur du bilan réclamé.

Monsieur le secrétaire d'État aux transports ne refuse pas de communiquer ce bilan mais informe les demandeurs du futur calendrier de l'établissement et de la publication du bilan LOTI.

Une telle information ne saurait avoir le caractère d'acte faisant grief.

La requête devra être déclarée irrecevable.

1-2 Si vous considérez que la réponse du secrétaire d'État aux transports constitue une décision faisant grief, vous constaterez cependant que la requête est irrecevable, les requérants ne justifiant pas d'un intérêt leur donnant qualité à agir.

Les requérants se prévalent de leur qualité d'usagers du service public des transports ferroviaires et de contribuables nationaux.

Or, ces qualités ne constituent pas un intérêt à agir.

Un contribuable n'est en effet recevable à demander l'annulation pour excès de pouvoir d'un acte que s'il justifie d'un intérêt suffisamment direct et certain. Il doit ainsi démontrer que l'acte attaqué a des conséquences directes sur les finances publiques.

En l'espèce, les requérants n'apportent aucun élément permettant d'établir que la décision de refus, à supposer que le courrier attaqué constitue une telle décision, de communiquer un bilan de résultats économiques, aurait, en lui-même, des conséquences telles sur les finances publiques de l'État que cela leur donnerait intérêt pour agir. (CE, 30 juillet 2014, n° 375053).

Ils ne justifient pas davantage de leur qualité d'usagers du service public des transports ferroviaires et encore moins d'usager éventuel de la liaison Perpignan-Figueras.

La requête sera par conséquent rejetée pour irrecevabilité.

## 2 - Sur le fond

Si vous décidiez toutefois d'accueillir cette requête, vous ne pourriez que la rejeter au fond.

L'article L.1511-6 du code des transports (issu de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite loi LOTI) prévoit que « lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public ».

L'article R. 1511-8 du même code précise que « le bilan, prévu par l'article L.1511-6, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées (...) ».

2-1 Les requérants soutiennent que la lettre du Secrétaire d'État aux transports serait illégale au motif que ce dernier considère que la ligne à grande vitesse en cause a été mise en service de manière définitive en janvier 2013.

Selon eux, le bilan LOTI aurait dû être publié au plus tard en 2015, soit 5 ans après la mise en service partielle délivrée en 2010.

Le courrier litigieux précise qu'en raison du calendrier de la réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale Perpignan-Figueras s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en 2010 (production n°1) et une mise en service définitive en 2013 (production n°2).

Or, d'après les requérants, la distinction entre mise en service partielle et mise en service définitive ne peut être retenue à l'appui de la justification du retard de publication du bilan LOTI, dès lors que :

- l'application du code des transports ne saurait être soumise à une décision de l'État espagnol ;
- la liaison Perpignan-Figueras est indépendante fonctionnellement et économiquement de la liaison Barcelone-Figueras ;
- si la mise en service de la LGV en cause était soumise à la réalisation de la section espagnole Barcelone-Figueras, elle aurait aussi dû être soumise à la mise en service de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan la desservant également.

Cependant, contrairement à ce que prétendent les requérants, l'opération soumise au bilan LOTI en application de l'article L.1511-6 du code des transports concerne la liaison ferroviaire entre Perpignan et Barcelone.

En effet, d'abord, la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, dite section internationale, s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire n°3 « Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe » du réseau transeuropéen de transports, défini par l'Union européenne.

Ensuite, pour des raisons techniques, l'exploitation complète de la ligne n'a été possible qu'en 2013. En effet, en Espagne, le réseau ferroviaire est constitué de rails à écartement dit « Ibérique », un peu plus large que l'écartement standard utilisé en France. L'installation d'un 3<sup>e</sup> rail permet de faire passer les trains disposant d'essieux standards ou ibériques.

En 2010, l'Espagne, qui était en retard pour connecter sa LGV Barcelone-Figueras à la section internationale, a réalisé une gare transitoire (gare de Figueras-Villafant) et une connexion avec la ligne classique Port-Bou-Gérone et a installé un 3<sup>e</sup> rail allant jusqu'à Gérone.

Cette section ne pouvait donc être exploitée qu'à un niveau inférieur à sa capacité normale, contrairement aux termes du contrat, qui prévoyait des circulations continues entre Montpellier et Barcelone. Elle a donc fait l'objet d'une mise en service partielle.

Pendant la période 2010-2013, les trains de fret pouvaient emprunter la section internationale et se rendre jusqu'aux installations terminales de Gérone. Les voyageurs venus de France et souhaitant se rendre à Barcelone devaient alors changer de train en gare de Figueras-Villafant, afin d'emprunter un train espagnol à écartement ibérique pour se rendre à Barcelone.

La section internationale, qui a pour objet de permettre les circulations sans rupture de charge (changement de matériel roulant), entre les réseaux français et espagnols a fait l'objet de la mise en service définitive de 2013.

Enfin, le contrat accordant la concession pour la conception, la réalisation, l'exploitation et l'entretien de cette ligne à la société TP Ferro (production n°3) prévoyait la possibilité de procéder à des mises en service partielles.

Si la mise en service de l'infrastructure s'entend comme l'autorisation d'accès de l'infrastructure à l'ensemble des usagers, le point 10.5 du contrat de concession prévoit que les concédants peuvent, au cas où les conditions permettant de délivrer l'autorisation d'accès à tous les usagers, accorder une mise en service partielle de la section internationale limitée à certaines catégories d'usagers ou soumise à toute autre condition.

La section dite internationale du projet (Perpignan Figueras) pouvait donc voir sa mise en service conditionnée par la réalisation des autres tronçons.

Pour l'ensemble de ces raisons, il était parfaitement justifié de conditionner la mise en service définitive de la liaison Perpignan-Figueras à la réalisation de la liaison Figueras-Barcelone.

C'est donc à juste titre, que Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports a informé les requérants du fait que le bilan des résultats économiques et sociaux de la ligne serait accessible au public au plus tard en 2018.

2-2 Les requérants semblent soutenir que le refus du secrétaire d'État de communiquer le bilan des résultats économiques et sociaux de la LGV Perpignan Figueras démontrerait la volonté de cacher la responsabilité de l'État dans la situation de faillite de la société TP Ferro et les incidences du contrat de partenariat public privé signé pour la réalisation de la ligne sur les finances de la France.

Ces arguments sont de simples allégations.

À supposer qu'ils constituent des moyens, vous les écarterez comme inopérants ou constaterez en tout état de cause qu'ils ne sont pas assortis des éléments suffisants permettant d'en apprécier le bien fondé.

Ils ne pourront par conséquent qu'être écartés.

2-3 Les requérants reprochent enfin au secrétaire d'État aux transports de repousser la date de publication du bilan LOTI, alors qu'il dispose des éléments figurant dans le rapport financier semestriel de SNCF Réseau du 30 juin 2016.

Or, l'objectif d'un bilan des résultats économiques et sociaux d'une infrastructure est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions présentées notamment dans le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, document ayant fait l'objet d'une information du public, et les observations réelles constatées après la mise en service de l'infrastructure, ainsi que de vérifier le respect des engagements de l'État.

Cette confrontation est un retour d'expérience qui permet d'améliorer les méthodologies d'évaluation, d'éclairer les choix ultérieurs et qui pourra être valorisé dans le cadre des futurs débats publics. À ce titre, il nécessite, comme l'a souligné le secrétaire d'État aux transports, d'avoir suffisamment de recul par rapport au fonctionnement complet du projet.

En tout état de cause, les résultats financiers de SNCF Réseau ne suffisent à établir le bilan LOTI de la ligne Perpignan-Figueras.

En effet, un bilan LOTI est différent d'un bilan strictement financier de l'opérateur ou du concessionnaire. Il vise à constater le respect d'un équilibre entre les coûts, les avantages et les répercussions sur le territoire d'une opération. Il s'agit de prendre en considération les avantages et les inconvénients de toute nature associés à la réalisation et à l'exploitation de l'infrastructure.

La publication d'un bilan LOTI dans un délai inférieur à 5 ans ne saurait être exigé, dès lors que ce délai maximum est prévu par les dispositions de l'article L.1511-6 du code des transports.

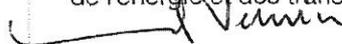
Ce moyen sera donc écarté.

### **III. CONCLUSION**

Pour l'ensemble de ces motifs, je conclus au rejet de la requête de M. Ibanez et autres tendant à annuler la lettre du 8 août 2016 et d'enjoindre à l'État de faire établir le bilan des résultats économiques et sociaux de la ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras.

Pour la ministre et par délégation

Le sous-directeur des affaires juridiques  
de l'énergie et des transports



**Emmanuel VERNIER**



*République Française*

*Ministère de l'Ecologie, du Développement durable  
des Transports et du Logement*

*Direction Générale des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer*

*Le Directeur des Infrastructures de Transport*

*Reino de España*

*Ministerio de Fomento*

*Dirección General de Infraestructuras  
Ferrovias*

*El Director General*

Objet : Concession Perpignan-Figueras – Autorisation de mise en service partielle

15 décembre 2010

Monsieur le directeur général,

Par courrier en date du 12 avril 2010, les Concédants ont indiqué à TP Ferro que la section internationale devait être en condition pour procéder à sa connexion avec le réseau espagnol à partir du 12 décembre 2010. Cette mise en service partielle intervient dans le cadre l'article 2 du premier avenant au contrat de Concession qui dispose que « *Les Concédants conviennent de faire application de l'article 10.5 du contrat de Concession afin de délivrer au Concessionnaire une ou plusieurs autorisations de mise en service partielle de la section internationale dans les conditions définies à l'annexe 1 du présent avenant.* »

La préparation de cette mise en service partielle a donné lieu, au cours des derniers mois, à de nombreux échanges entre les équipes de TP Ferro et celles de la Commission intergouvernementale et nous tenons à saluer la qualité du travail réalisé.

Ainsi, conformément au point 2.1 de l'annexe 1 du premier avenant au contrat de Concession, le Concessionnaire a remis les documents prévus à l'article 10 du contrat de Concession, selon la procédure décrite dans cet article, et en adaptant leur contenu de façon à prendre en compte le nouveau calendrier de mise en service. Il s'agit des documents suivants :

- les déclarations « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, établies par les fabricants de ces constituants, dans leur version transmise le 25 novembre 2010 ;
- les déclarations « CE » de vérification des sous-systèmes par un organisme notifié, dans leur version transmise le 25 novembre 2010 ;
- le dossier de sécurité de la ligne, accompagné de l'avis de l'expert prévu à l'article 8.2 (i) du contrat de Concession, dans sa version transmise le 8 octobre 2010 ;
- le dossier de sécurité du tunnel du Perthus mentionné à l'article 8.4 du contrat de Concession, dans sa version transmise le 8 novembre 2010 ;
- le manuel d'exploitation visé à l'Annexe 7 du contrat de Concession, dans sa version transmise le 30 juin 2010 ;
- les procès-verbaux des résultats des essais spécifiques à la mise en service partielle et des vérifications des ouvrages, dans leur version transmise le 25 novembre 2010.

L'ensemble de ces éléments a fait l'objet d'une analyse approfondie par la Commission intergouvernementale, et notamment par son Comité de sécurité et sa Commission de contrôle.

Par ailleurs, conformément au point 2.2 de l'annexe 1 du premier avenant au contrat de Concession, les Concedants ont procédé, le 2 décembre 2010, à une inspection des travaux en application de l'article 8.13 du contrat de Concession en présence du Concessionnaire.

A la suite de l'analyse et des recommandations de la Commission intergouvernementale, les Concedants ont émis plusieurs réserves ou observations qui ont été formalisées, d'une part, dans le procès-verbal d'inspection de mise en service partielle en date du 15 décembre 2010 et, d'autre part, dans le courrier du 15 décembre 2010 concernant l'approbation du dossier de sécurité du tunnel du Perthus, du dossier de sécurité de la ligne et du manuel d'exploitation.

Sur la base des documents apportés par le Concessionnaire et sous réserve de la prise en compte des demandes exprimées dans les deux documents précités, les Concedants considèrent que la section internationale apparaît comme conforme aux prescriptions de la Concession qui ne sont pas affectées par la modification du calendrier de mise en service. Ce constat est établi sans préjudice des observations et des réserves ultérieures que pourraient formuler, le cas échéant, les Concedants dans le cadre des procédures prévues à l'article 10 du contrat de Concession.

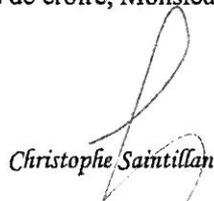
En conséquence, au vu des éléments suivants :

- le constat de conformité de la section internationale aux prescriptions de la Concession qui ne sont pas affectées par la modification du calendrier de mise en service, sous les conditions et réserves exprimées ci-dessus ;
- le dossier de sécurité de la ligne, le dossier de sécurité du tunnel du Perthus et le manuel d'exploitation, approuvés sous les conditions et réserves exprimées dans le courrier en date du 15 décembre 2010 ;
- les procès-verbaux des résultats des essais spécifiques à la mise en service partielle et des vérifications des ouvrages ;

et en application des articles 10.5 du contrat de Concession et 2 du premier avenant au contrat, les **Concedants délivrent au concessionnaire l'autorisation de mise en service partielle de la section internationale à compter du 19 décembre 2010.**

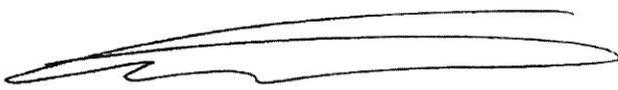
Par ailleurs, conformément aux termes de notre courrier du 9 juin 2010, il revient à TP Ferro d'obtenir de chacune des autorités nationales de sécurité, l'EPSF en France et la *dirección general de infraestructuras ferroviarias en Espagne*, l'agrément de sécurité prévu à l'article 11 de la directive 2004/49/CE *concernant la sécurité des chemins de fer communautaires*.

Nous vous prions de croire, Monsieur le directeur général, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Christophe Saintillan

D. Santiago Martín  
Director General  
TP Ferro Concesionaria, S.A.  
Ctra de Llers a Hostalets  
GIP-5107, Km, 1, s/n  
17730 Llers (Girona)  
ESPAÑA



Carlos María Juárez Colera

Reino de España

Ministerio de Fomento

Dirección General de Infraestructuras  
Ferrovias

El Director General

République Française

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable et de la Mer

Direction Générale des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer

Le Directeur des Infrastructures de Transport

Asunto: Concesión Figueres-Perpiñán –

15 de diciembre de 2010

Estimado Director General:

Por carta de 12 de abril de 2010, los Concedentes comunicaron a TP Ferro que a partir del 12 de diciembre de 2010, se deberá estar en condiciones para realizar la Conexión a la red española. Esta puesta en servicio parcial se realiza de conformidad con la cláusula 2 de la Primera Adenda Modificativa al Contrato de Concesión que indica que « *Los Concedentes acuerda, en aplicación de la cláusula 10.5 del Contrato de Concesión, otorgar una o varias autorizaciones de puesta en servicio parcial de la Sección Internacional en las condiciones definidas en el anexo y de la presente Adenda.* »

La preparación de esta puesta en servicio parcial ha dado lugar, durante los últimos meses, a numerosos intercambios de información entre los equipos de TP Ferro y los de la Comisión Intergubernamental a los que hay que felicitar por la calidad del trabajo realizado.

Así de conformidad con el apartado 2.1 del Anexo 1 de la Primera Adenda Modificativa al Contrato de Concesión, el Concesionario ha remitido los documentos previstos en la cláusula 10 del Contrato de Concesión, según el procedimiento descrito en esta cláusula, y adaptando su contenido de manera que se tenga en cuenta el nuevo calendario de puesta en servicio. Se trata de los documentos siguientes:

- las declaraciones « CE » de conformidad o de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, expedidas por los fabricantes de estos componentes, en su versión transmitida el 25 de noviembre de 2010;
- las declaraciones « CE » de verificación de los subsistemas por parte de un organismo notificado, en su versión transmitida el 25 de noviembre de 2010;
- el Estudio de Seguridad de la línea, acompañado del informe del experto independiente previsto en la cláusula 8.2 (i) del Contrato de Concesión, en su versión transmitida el 8 de octubre de 2010;
- el Estudio de Seguridad el Túnel de Pertús indicado en la cláusula 8.4 del Contrato de Concesión, en su versión transmitida el 8 de noviembre de 2010 ;
- el Manual de Explotación, indicado en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, en su versión transmitida el 30 de junio de 2010;
- las Actas de Inspección con los resultados de los ensayos específicos realizados para la puesta en servicio parcial y la verificación de las obras, en su versión transmitida el 25 de noviembre de 2010.

El conjunto de estos documentos ha sido objeto de un análisis profundo por parte de la Comisión Intergubernamental, y en especial por su Comité de Seguridad y por su Comisión de Control.

Así mismo, en cumplimiento del apartado 2.2 del Anexo 1 de la Primera Adenda, los Concedentes han procedido, el 2 de diciembre de 2010, a una inspección de las obras en presencia del Concesionario, en aplicación de la cláusula 8.13 del Contrato de Concesión.

Como consecuencia del análisis y de las recomendaciones de la Comisión Intergubernamental, los Concedentes han realizado, por una parte, diversas reservas u observaciones, en el Acta de Inspección de la puesta en servicio parcial de fecha 15 de diciembre de 2010 y, por otra parte, en la carta de 15 de diciembre de 2010 de aprobación del Estudio de Seguridad del túnel de Pertús, del Estudio de Seguridad de la Línea y del Manual de Explotación.

Sobre la base de los documentos aportados por el Concesionario y bajo reserva de la toma en consideración de las peticiones realizadas en los dos documentos anteriormente indicados, los Concedentes consideran que la Sección Internacional es conforme a las prescripciones de la Concesión que no se encuentran afectadas por la modificación del calendario de la puesta en servicio. Esta conformidad se realiza sin perjuicio de las observaciones y reservas posteriores que puedan formularse, en su caso, por los Concedentes en el marco de los procedimientos previstos en la cláusula 10 del Contrato de Concesión.

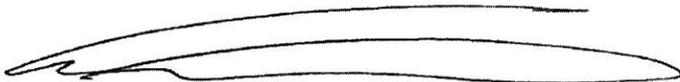
En consecuencia, y a la vista de los elementos siguientes:

- La constatación de la conformidad de la Sección Internacional con la prescripciones de la Concesión que no estén afectadas por la modificación del calendario de puesta en servicio y de las observaciones y reservas anteriormente citadas;
- El Estudio de Seguridad de la Línea, el Estudio de Seguridad del Túnel de Pertús y el Manual de Explotación, aprobados con las condiciones y reservas expresadas en la carta de 15 de diciembre de 2010;
- Las Actas que reflejan el resultado de los ensayos específicos realizados para la puesta en servicio parcial y la verificación de las obras;

Y en aplicación de las cláusulas 10.5 del Contrato de Concesión y 2 de la Primera Adenda al Contrato, los Concedentes otorgan al Concesionario la Autorización de la puesta en servicio parcial de la Sección Internacional a partir del 19 de diciembre de 2010.

Por otra parte, conforme a lo indicado en el correo de 9 de junio de 2010, corresponde a TP Ferro obtener de cada una de las Autoridades Nacionales de Seguridad, *Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias en España* y *EPSF en Francia*, el Acuerdo de Seguridad previsto en el artículo 11 de la directiva 2004/49/CE relativa a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

Atentamente.



*Carlos María Juárez Colera*



*Christophe Saintillan*

D. Santiago Martín  
Director General  
TP Ferro Concesionaria, S.A.  
Ctra de Llers a Hostalets  
GIP-5107, Km, 1, s/n  
17730 Llers (Girona)  
ESPAÑA

*République Française*

*Ministère de L'Écologie,  
du Développement durable et de l'Énergie*

*Direction Générale des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer*

*Le Directeur des Infrastructures de Transport*

*Reino de España*

*Ministerio de Fomento*

*Dirección General de  
Ferrocarriles*

*El Director General*

17 de enero de 2013

Asunto: Concesión Perpiñán-Figueras – Autorización de puesta en servicio

Señor Director General:

Mediante carta de fecha 30 de abril de 2012, los Concedentes indicaron a TP Ferro que el Concesionario debía estar en condiciones para realizar la puesta en servicio de la Sección Internacional, tal como se encuentra definida en la cláusula 1 del Contrato de concesión, a partir del 31 de diciembre de 2012, con la instalación, inicialmente, de la versión 2.3.0.d) del sistema de señalización ERTMS Nivel 1.

Según las estipulaciones del punto 3 del anexo 1 de la primera adenda al Contrato de concesión, «*La autorización de la Puesta en Servicio de la Sección Internacional se realizará de conformidad con las prescripciones de la cláusula 10 del contrato de Concesión*».

El Concesionario señaló, en su carta con fecha de 20 de diciembre de 2012, que ha entregado el conjunto de los documentos previstos en la cláusula 10 del Contrato de concesión, aunque no ha respetado estrictamente el procedimiento descrito en dicha cláusula y ha adaptado su contenido con el fin de tener en cuenta el calendario de puesta en servicio. Los documentos entregados han sido los siguientes:

- las declaraciones «CE» de conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, expedidas por los fabricantes de los mismos, remitidas a los concedentes el 25 de noviembre de 2010;
- las declaraciones «CE» de verificación de los subsistemas expedidas por un organismo notificado, remitidas a los concedentes el 12 de diciembre de 2012;
- el estudio de seguridad de la línea, exigido por la cláusula 10.2 (i) del Contrato de concesión, en su versión remitida a los concedentes el 20 de noviembre de 2012, acompañado de un informe preliminar del experto independiente según lo previsto en la cláusula 10.2 (i) del Contrato de concesión, con fecha de 2 de enero de 2013, en respuesta a la carta de los Concedentes de 2 de enero de 2013;
- el estudio de seguridad del túnel de Perthus, contemplado en la cláusula 8.4 del Contrato de concesión y exigido por la cláusula 10.2 (ii) de dicho Contrato, en su versión remitida a los concedentes el 20 de noviembre de 2012;
- el Manual de Explotación contemplado en el Anexo 7 del Contrato de concesión, en su versión remitida a los concedentes el 31 de agosto de 2012;

- las actas que reflejan los resultados de los ensayos específicos para la puesta en servicio y la verificación de las obras, remitidas a los concedentes el 21 de diciembre de 2012.

Por otra parte, en aplicación de la cláusula 10.1 del Contrato de concesión, el 3 de diciembre de 2012 los Concedentes procedieron a una inspección final de las obras en presencia del Concesionario.

Los Concedentes emitieron varias reservas u observaciones que han quedado formalizadas, por una parte, en el acta de inspección de puesta en servicio de fecha 15 de enero de 2013 y, por otra, en la carta del 17 de enero de 2013 relativa a la aprobación del estudio de seguridad del túnel de Perthus, del estudio de seguridad de la línea y del Manual de Explotación.

Dichas reservas u observaciones, así como las formuladas por el experto independiente del Concesionario, no permiten constatar la conformidad completa de la Sección Internacional con las prescripciones de la Concesión y justifican, en particular, que se incluya en la presente autorización de puesta en servicio de la Sección Internacional una reserva general con vistas a la subsanación de las reservas y de todos los puntos que siguen abiertos, y principalmente las siguientes condiciones expresas, de conformidad con las estipulaciones de la cláusula 10.5 del Contrato de concesión:

- si los Concedentes deciden solicitar la implantación del Nivel 2 del ERTMS, el Concesionario deberá realizar dichas obras durante la explotación, optimizando su coste global. La verificación global del funcionamiento del sistema de señalización se realizará mediante procedimientos idénticos a los previstos en la cláusula 10 del Contrato de concesión, en particular en el punto 10.3;
- las observaciones formuladas en el anexo 4 del acta de puesta en servicio, donde se hace constar, en particular, problemas importantes en el túnel constatados en 2012 durante las obras de reparación de los daños observados en periodos anteriores, justifican la realización de una auditoría detallada sobre el conjunto de los componentes de la Sección Internacional, por organismos que actúen por cuenta de los Concedentes, debiendo el Concesionario permitir el libre acceso a las obras en virtud de la cláusula 8.13 del Contrato de concesión.

Antes del 25 de enero de 2013, el Concesionario entregará a los Concedentes un calendario detallado de las medidas, que éste se compromete a llevar a cabo en los plazos establecidos, para permitir el cierre de los puntos abiertos y se retiren las reservas mencionadas en el informe del experto independiente, en el acta de inspección de puesta en servicio de fecha 15 de enero de 2013 y en la carta de aprobación del estudio de seguridad del túnel de Perthus, del estudio de seguridad de la línea y del Manual de Explotación, del 17 de enero de 2013.

En cualquier caso, el Concesionario deberá llevar a cabo la totalidad de las obras o de las medidas necesarias para subsanar los defectos mencionados, antes del 31 de marzo de 2013.

Habida cuenta de que el Concesionario todavía no ha aportado una respuesta satisfactoria en relación con determinadas reservas o puntos abiertos en las precedentes inspecciones, la garantía de construcción prevista en la cláusula 17.1 del Contrato de concesión será ejecutada en caso de insuficiencia del Concesionario para responder a las reservas y observaciones del acta de 15 de enero del 2013 y, en general, de la presente carta.

Por consiguiente, en aplicación de la cláusula 10 del Contrato de concesión, los Concedentes otorgan al Concesionario, en las condiciones recogidas en la presente carta, la autorización de puesta en servicio de la Sección Internacional a partir del 17 de enero del 2013.

De conformidad con el punto 3 del anexo 1 de la primera adenda al Contrato de concesión, «*La puesta en servicio de la Sección Internacional se producirá a partir del momento en que se realice su conexión con la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras*», cuya autorización de puesta en servicio fue emitida por el Ministerio de Fomento el 28 de diciembre de 2012. Por tanto, el Concedente español considera que, de conformidad con la cláusula 2 de la primera adenda al Contrato de concesión, a partir del 31 diciembre de 2012, ha quedado libre de las obligaciones establecidas en el anexo 1 de dicha adenda y que fueron aplicables desde la primera autorización de puesta en servicio parcial de fecha 15 de diciembre de 2010, hasta la puesta en servicio definida en la cláusula 1 del Contrato de concesión.

Atentamente,

*Manuel Niño González*

*Christophe Saintilan*

D. Santiago Martín  
Director General  
TP Ferro Concesionaria, S.A.  
Ctra. de Llers a Hostalets  
GIP-5107, Km, 1, s/n  
17730 Llers (Girona)  
ESPAÑA

*République Française*  
*Ministère de L'Écologie,  
du Développement durable et de l'Énergie*

*Direction Générale des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer*

*Le Directeur des Infrastructures de Transport*

*Reino de España*  
*Ministerio de Fomento*

*Dirección General de  
Ferrocarriles*

*El Director General*

17 janvier 2013

Objet : Concession Perpignan-Figueras – Autorisation de mise en service

Monsieur le directeur général,

Par courrier en date du 30 avril 2012, les Concédants ont indiqué à TP Ferro que le Concessionnaire devait être en mesure de procéder à la mise en service de la Section Internationale, telle que définie à l'article 1<sup>er</sup> du contrat de Concession, à partir du 31 décembre 2012, en installant dans un premier temps le système de signalisation ERTMS niveau 1 dans sa version 2.3.0.d).

Selon les termes du point 3 de l'annexe 1 du premier avenant au contrat de Concession, « l'autorisation de Mise en Service est réalisée conformément aux prescriptions de l'article 10 du contrat de Concession. »

Le Concessionnaire a indiqué, par courrier du 20 décembre 2012, avoir remis l'ensemble des documents prévus à l'article 10 du contrat de Concession, sans avoir toutefois strictement respecté la procédure décrite dans cet article, et en adaptant son contenu de façon à prendre en compte le calendrier de Mise en Service. Il s'agit des documents suivants :

- les déclarations « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, établies par les fabricants de ces constituants, dans leur version transmise le 25 novembre 2010 ;
- les déclarations « CE » de vérification des sous-systèmes par un organisme notifié, dans leur version transmise le 12 décembre 2012 ;
- le dossier de sécurité de la ligne tel que requis à l'article 10.2 (i) du contrat de Concession, dans sa version transmise le 20 novembre 2012, accompagné d'un avis préliminaire de l'expert indépendant daté du 2 janvier 2013, dont la délivrance est prévue à l'article 10.2 (i) du contrat de Concession, faisant suite au courrier des Concédants du 2 janvier 2013 ;
- le dossier de sécurité du tunnel du Perthus mentionné à l'article 8.4 du contrat de Concession, tel que requis au 10.2 (ii) du contrat de Concession, dans sa version transmise le 20 novembre 2012 ;
- le manuel d'exploitation visé à l'Annexe 7 du contrat de Concession, dans sa version transmise le 31 août 2012 ;
- les procès-verbaux des résultats des essais spécifiques à la mise en service et des vérifications des ouvrages, dans leur version transmise le 21 décembre 2012.

Par ailleurs, conformément au point 10.1 du contrat de Concession, les Concedants ont procédé, le 3 décembre 2012, à une inspection finale des travaux en présence du Concessionnaire.

Les Concedants ont émis plusieurs réserves ou observations qui ont été formalisées, d'une part, dans le procès-verbal d'inspection de mise en service en date du 15 janvier 2013 et, d'autre part, dans le courrier du 17 janvier 2013 concernant l'approbation du dossier de sécurité du tunnel du Perthus, du dossier de sécurité de la ligne et du manuel d'exploitation.

L'ensemble de ces réserves ou observations, de même que celles de l'expert indépendant du Concessionnaire, ne permettent pas de constater pleinement la conformité de la Section Internationale aux prescriptions de la Concession et justifient notamment d'assortir la présente autorisation de Mise en Service de la Section Internationale d'une réserve générale tenant à la levée des réserves et de l'ensemble des points demeurant ouverts, et notamment des conditions expresses suivantes, conformément aux stipulations du 10.5 du contrat de Concession :

- si les Concedants venaient à demander l'implantation du niveau 2 de l'ERTMS, le Concessionnaire réaliserait ces travaux sous exploitation, en optimisant leur coût global, et la vérification globale du fonctionnement du système de signalisation ferait l'objet de procédures identiques à celles prévues par l'article 10 du contrat de Concession, notamment le point 10.3 ;
- les observations exprimées à l'annexe 4 du procès-verbal de mise en service, faisant notamment état de désordres importants dans le tunnel, constatés en 2012 pendant les travaux de réparation de dégâts constatés aux périodes antérieures, justifient la réalisation d'un audit détaillé portant sur l'ensemble des composants de la Section Internationale par des organismes intervenant pour le compte des Concedants, le Concessionnaire devant laisser en permanence le libre accès des ouvrages conformément à l'article 8.13 du contrat de Concession.

Avant le 25 janvier 2013, le Concessionnaire remettra aux Concedants un calendrier détaillé des mesures que le Concessionnaire s'engage à respecter dans les délais impartis, pour permettre la fermeture des points ouverts et la levée des réserves mentionnées dans l'avis de l'expert indépendant, le procès-verbal d'inspection de mise en service en date du 15 janvier 2013 et le courrier d'approbation du dossier de sécurité du tunnel du Perthus, du dossier de sécurité de la ligne et du manuel d'exploitation en date du 17 janvier 2013.

En tout état de cause, le Concessionnaire remettra l'ensemble des éléments demandés dans ces documents et réalisera l'ensemble des travaux ou des mesures pour remédier aux défauts mentionnés avant le 31 mars 2013.

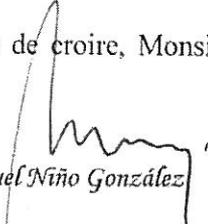
Compte tenu du fait que le Concessionnaire n'a toujours pas apporté de réponse satisfaisante à certaines réserves ou points ouverts lors des précédentes inspections, la garantie de construction prévue par l'article 17.1 du contrat de Concession sera appelée en cas de carence du Concessionnaire pour répondre aux réserves et observations du procès-verbal du 15 janvier 2013, et plus généralement du présent courrier..

En conséquence, en application de l'article 10 du contrat de Concession, **les Concedants délivrent au concessionnaire, dans les conditions rappelées par le présent courrier, l'autorisation de Mise en Service de la Section Internationale à compter du 17 janvier 2013.**

Conformément au 3 de l'annexe 1 du premier avenant du contrat de Concession, « la mise en service de la section internationale interviendra une fois établie la connexion avec la ligne à grande vitesse Barcelone – Figueras », dont l'autorisation de mise en service a été prononcée par le

ministère du Fomento le 28 décembre 2012. Par conséquent, le Concédant espagnol considère, conformément à l'article 2 du premier avenant du contrat de Concession, que depuis le 31 décembre 2012, il est dégagé des obligations définies dans l'annexe 1 dudit avenant et applicables après la première autorisation de mise en service partielle en date du 15 décembre 2010 jusqu'à la Mise en Service, telle que définie à l'article 1<sup>er</sup> du contrat de Concession.

Nous vous prions de croire, Monsieur le directeur général, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

  
Manuel Niño González

  
Christophe Scantiffan

D. Santiago Martín  
Director General  
TP Ferro Concesionaria, S.A.  
Ctra de Llers a Hostalets  
GIP-5107, Km, 1, s/n  
17730 Llers (Girona)  
ESPAÑA

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
**ÉDITION DES**  
**DOCUMENTS ADMINISTRATIFS**

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS  
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15  
[www.journal-officiel.gouv.fr](http://www.journal-officiel.gouv.fr)



Standard ..... 01-40-58-75-00  
Renseignements ..... 01-40-58-79-79  
Télécopie ..... 01-45-79-17-84

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

**CONTRAT DE CONCESSION**  
**DE LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION,**  
**L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN**  
**DE LA SECTION INTERNATIONALE**  
**ENTRE PERPIGNAN ET FIGUERAS**  
**D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE**  
**A GRANDE VITESSE**





**CONTRAT DE CONCESSION  
DE LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION, L'EXPLOITATION  
ET L'ENTRETIEN DE LA SECTION INTERNATIONALE  
ENTRE PERPIGNAN ET FIGUERAS  
D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE**

**entre**

**LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**et**

**LE ROYAUME D'ESPAGNE**

**Les Concédants**

**et**

**LA SOCIÉTÉ TP FERRO CONCESIONARIA SA**

**Le Concessionnaire**

## SOMMAIRE

<b>Article 1.</b> – Définitions .....	7
<b>Article 2.</b> – Objet .....	7
<b>Article 3.</b> – Entrée en vigueur et publication de la concession.....	7
<b>Article 4.</b> – Assiette, biens de la concession .....	7
<b>Article 5.</b> – Acquisitions foncières et délimitation.....	8
<b>Article 6.</b> – Autorisations.....	8
<b>Article 7.</b> – Obligations du concessionnaire en matière de sécurité, environnement, qualité et autres.....	9
<b>Article 8.</b> – Conception et exécution des travaux.....	9
<b>Article 9.</b> – Modifications .....	11
<b>Article 10.</b> – Mise en service.....	11
<b>Article 11.</b> – Exploitation et entretien de la section internationale.....	13
<b>Article 12.</b> – Mesures de police, sûreté et contrôles frontaliers.....	13
<b>Article 13.</b> – Relations avec les usagers.....	13
<b>Article 14.</b> – Financement.....	14
<b>Article 15.</b> – Tarification .....	16
<b>Article 16.</b> – Impôts et taxes .....	22
<b>Article 17.</b> – Garanties .....	22
<b>Article 18.</b> – Relations avec les concédants et la commission intergouvernementale .....	23
<b>Article 19.</b> – Passation de contrats par le concessionnaire .....	24
<b>Article 20.</b> – Responsabilité à l'égard des usagers et des tiers.....	24
<b>Article 21.</b> – Assurances .....	24
<b>Article 22.</b> – Durée de la concession.....	24
<b>Article 23.</b> – Force majeure.....	24
<b>Article 24.</b> – Faits nouveaux .....	25
<b>Article 25.</b> – Résiliation .....	26
<b>Article 26.</b> – Déchéance .....	27
<b>Article 27.</b> – Pénalités et mesures coercitives .....	30
<b>Article 28.</b> – Reprise des installations .....	32
<b>Article 29.</b> – Cession.....	32
<b>Article 30.</b> – Arbitrage et droit applicable.....	32
<b>Article 31.</b> – Langue .....	33
<b>Article 32.</b> – Notifications .....	33

**CONTRAT DE CONCESSION DE LA CONCEPTION,  
LA CONSTRUCTION, L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN  
DE LA SECTION INTERNATIONALE ENTRE PERPIGNAN ET FIGUERAS  
D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE**

NOR : *EQU*T0401186X

La présente concession (la "**Concession**"), dont font parties intégrantes ses Annexes, est conclue le **17 février 2004**.

**ENTRE :**

- d'une part, la République française, représentée par le Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le Ministre des affaires étrangères, et le Royaume d'Espagne, représenté par le Ministère des travaux publics.  
dénommés ci-après : les "**Concédants**" et
- d'autre part, la société TP FERRO CONCESIONARIA SA, société anonyme de droit espagnol, constituée le 29 janvier 2004, devant le notaire de l'Illustre Collège des Notaires de Madrid, M. Cruz Gonzalo López-Muller Gómez, avec le numéro 173 de ses minutes et inscrite au Registre de Commerce de Barcelone, comme établi dans l'Acte de Constitution, avec un capital social de 34.290.000 (trente quatre millions deux cent quatre-vingt-dix mille) euros, dont le siège social est à Barcelone, au 33 vía Layetana, représentée par M. Claude Charles Robert Gendreau, ingénieur des Ponts et Chaussées, de nationalité française, marié, domicilié à Versailles, 8 rue de Fontenay, et porteur de la carte nationale d'identité n° 970478402912, dénommée ci-après : le "**Concessionnaire**".

## PRÉAMBULE

La République française et le Royaume d'Espagne ont conclu un accord international à Madrid le 10 octobre 1995 ("l'**Accord de Madrid**") concernant la construction et l'exploitation de la section internationale d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne), par lequel les deux Etats se sont notamment engagés à autoriser la construction et l'exploitation en concession de la section internationale.

L'Accord de Madrid est entré en vigueur le 11 décembre 1997. Il a été publié en France par le décret n° 98-98 du 16 février 1998 et en Espagne dans le bulletin officiel de l'Etat du 29 janvier 1998 et du 22 mai 1998 (*errata*).

Conformément aux dispositions de l'Accord de Madrid, la République française et le Royaume d'Espagne ont lancé une consultation en vue de l'attribution d'une concession de travaux publics au sens de l'article 1<sup>er</sup> d de la directive 93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, en faisant publier un avis de concession de travaux publics dans le *Journal officiel des Communautés européennes* (n<sup>os</sup> 2203/S 89-079443 et 2203/S-079444 du 8 mai 2003).

A la suite de cette procédure, la présente concession a été attribuée au Concessionnaire par une décision conjointe, en France, du Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, du Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du Ministre des affaires étrangères, en date du 17 février 2004 et, en Espagne, du Conseil des Ministres du Royaume d'Espagne en date du 30 janvier 2004.

## TITRE I

### OBJET, ASSIETTE, CARACTÉRISTIQUES ET ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONCESSION

#### ARTICLE 1 - DEFINITIONS

- "**Mise en Service**" désigne l'ouverture commerciale par le Concessionnaire de la Section Internationale au bénéfice de l'ensemble des usagers suite à l'autorisation prévue à l'article 10.4 du présent contrat.
- "**Événement Clé**" désigne l'accomplissement effectif d'une tâche, la réalisation effective d'une quantité déterminée de travaux ou l'achèvement d'une partie d'ouvrage, tel que fixé à l'Annexe 6 de la Concession.
- "**Date Contractuelle d'Achèvement**" désigne la date à laquelle le Concessionnaire est engagé par le contrat à procéder à la Mise en Service au bénéfice de l'ensemble des usagers.
- "**Calendrier Initial**" désigne le calendrier des travaux de réalisation de la Section Internationale, visé à l'article 8.8 et constituant l'Annexe 6 au présent contrat.

#### ARTICLE 2 - OBJET

- 2.1 La Concession a pour objet la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, à trafic mixte (passagers et fret) et à double voie entre Perpignan et Figueras, incluant la réalisation du tunnel du Perthus (tunnel bi-tube d'une longueur totale de 8,3 kilomètres environ), ainsi que la réalisation des installations, équipements et raccordements aux réseaux ferroviaires français et espagnol qui sont nécessaires. La longueur de la ligne ferroviaire est d'environ 44,5 kilomètres. L'ensemble de ces ouvrages, installations, équipements et raccordements est ci-après dénommé la Section Internationale.
- 2.2 La Concession, y compris ses Annexes 1 à 9, fixe les caractéristiques et les fonctionnalités des ouvrages composant la Section Internationale ainsi que les spécifications techniques qui doivent obligatoirement être respectées par le Concessionnaire. L'Annexe 0 contient l'Avant-Projet élaboré par le Concessionnaire, dont il assume l'entière responsabilité, et reprend comme fondement pour l'établissement du Projet de Base.
- 2.3 La Section Internationale est concédée, dans les conditions du présent contrat, aux risques et périls du Concessionnaire, quels que soient les aléas rencontrés pendant la durée de la Concession. Les Concédants s'engagent vis-à-vis du Concessionnaire à connecter la Section Internationale à la liaison Montpellier-Barcelone, conformément aux stipulations de l'article 2 de l'Accord de Madrid.
- 2.4 Le Concessionnaire ne saurait en aucun cas se prévaloir du caractère éventuellement inexact, incomplet ou contradictoire des études de toutes natures, qui lui ont été remises ou mises à sa disposition pour faciliter sa mission mais qu'il vérifie, contrôle, modifie et complète sous sa seule responsabilité. Le Concessionnaire garantit les Concédants contre tout recours qui viendrait à être engagé à son encontre ou celui de ses prestataires du fait de ces études.
- 2.5 Sauf disposition expresse contraire de la Concession, tous les frais liés à la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation de la Section Internationale sont à la charge du Concessionnaire.

#### ARTICLE 3 - ENTREE EN VIGUEUR ET PUBLICATION DE LA CONCESSION

- 3.1 La présente Concession entre en vigueur à la date de sa signature par les parties.
- 3.2 La présente Concession sera publiée en France au Journal officiel de la République française. La décision du Conseil des Ministres du Royaume d'Espagne approuvant, conformément à l'Accord de Madrid, la passation de la présente Concession sera publiée en Espagne au bulletin officiel de l'Etat.

#### ARTICLE 4 - ASSIETTE, BIENS DE LA CONCESSION

- 4.1 La Concession s'étend à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation de la Section Internationale.
- 4.2 Les biens de retour sont les biens constitutifs de la Section Internationale, réalisés ou acquis par le Concessionnaire ou mis à sa disposition par les Concédants. Sont réputés biens constitutifs de la Section Internationale, l'ensemble des terrains, bâtiments,

ouvrages et installations immobilières situés dans le périmètre de la concession tel que défini à l'article 5.2, ainsi que les objets mobiliers nécessaires à la poursuite de l'exploitation du service concédé, y compris l'entretien et la maintenance.

Les biens de retour ayant un caractère immobilier (ou la partie d'un tel bien située sur le territoire de l'un des Etats) appartiennent, dès leur achèvement, à l'Etat sur le territoire duquel ils sont situés et les biens de retour ayant, le cas échéant, un caractère mobilier sont la propriété commune des deux Etats.

Les biens de reprise sont les biens mobiliers propriété du Concessionnaire qui, sans être constitutifs de la Section Internationale, peuvent être utiles à la poursuite de l'exploitation, l'entretien ou la maintenance du service concédé et peuvent par conséquent être repris par les Concédants conformément aux dispositions de l'article 28.

Les biens propres se composent, de manière résiduelle, de biens propriété du Concessionnaire qui, n'étant pas constitutifs de la Section Internationale ni utiles à la poursuite de l'exploitation, de l'entretien ou de la maintenance du service concédé, demeurent sa propriété.

Dans le délai de deux ans suivant la Mise en Service, les Concédants, sur proposition du Concessionnaire, approuvent un inventaire, classant les biens selon les trois catégories visées au présent article. Cet inventaire est régulièrement mis à jour par le Concessionnaire, et soumis à l'approbation des Concédants.

- 4.3 La frontière entre la France et l'Espagne sera matérialisée dans la Section Internationale par la Commission Internationale des Pyrénées, conformément aux accords internationaux en vigueur.

#### ARTICLE 5 - ACQUISITIONS FONCIERES ET DELIMITATION

- 5.1 Le Concessionnaire est investi, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux dépendant de la Concession, de tous les droits découlant des lois et règlements applicables en matière de travaux publics ainsi que ceux conférés au bénéficiaire en matière d'expropriation. Il demeure, en même temps, soumis à toutes les obligations qui découlent de l'application de ces lois et règlements, et notamment celle de régler le montant de l'indemnisation des biens et droits expropriés.

- 5.2 Dans les deux ans qui suivent la Mise en Service, il est procédé, aux frais du Concessionnaire et, au besoin, d'office par la Commission intergouvernementale prévue par l'Accord de Madrid, à la délimitation des terrains faisant partie des dépendances immobilières de la Concession, à l'exception des emplacements des installations provisoires de chantier et des lieux d'extraction ou de dépôts de matériaux qui ne font pas partie de la Concession. Cette délimitation est soumise à l'approbation des Concédants.

Le Concessionnaire peut ensuite aliéner les terrains situés en dehors des limites d'emprise de la Concession, sous réserve des droits des propriétaires expropriés.

- 5.3 Le Concédant espagnol confie au Concessionnaire, en temps utile, les terrains énumérés à l'Annexe 1. La remise desdits terrains sera formalisée par un ou plusieurs procès-verbaux et donnera lieu à indemnisation intégrale du Concédant espagnol à hauteur des coûts correspondants à leur acquisition. La somme correspondant à chaque remise sera déduite du montant de la première tranche de concours publics suivant la date du procès-verbal, payée en application de l'article 14 ci-dessous, ou payée un mois suivant sa détermination s'il n'est plus prévu de versement de concours publics à cette date.

### TITRE II

#### OBLIGATIONS GÉNÉRALES DU CONCESSIONNAIRE

##### ARTICLE 6 - AUTORISATIONS

- 6.1 Le Concessionnaire est responsable de toutes les démarches en vue de permettre aux autorités compétentes de délivrer en temps utile les autorisations relatives à l'exécution de la Concession et, en conséquence, assume seul les risques correspondants.
- 6.2 Les Concédants s'emploieront à instruire, dans les meilleurs délais, les demandes d'autorisation relevant de leur compétence. Lorsque les circonstances le justifient, les Concédants soutiennent, en tant que de besoin et dans le respect des règles applicables, les démarches du Concessionnaire en vue de la délivrance, par des autorités administratives, d'autorisations relatives à la réalisation de l'objet de la Concession.
- 6.3 Nonobstant les dispositions de l'article 6.1 ci-dessus, dans l'hypothèse où des travaux devraient être interrompus ou abandonnés du fait de l'annulation de la déclaration d'utilité publique ou de la *Declaración de Impacto Ambiental (DIA)*, les Concédants et le

Concessionnaire arrêteront, d'un commun accord, les mesures permettant au Concessionnaire de poursuivre l'exécution de la Concession dans des conditions économiques équivalentes à celles initialement envisagées.

#### ARTICLE 7 - OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE EN MATIERE DE SECURITE, ENVIRONNEMENT, QUALITE ET AUTRES

- 7.1 Le Concessionnaire respecte :
- (i) pour ce qui concerne l'organisation et le contrôle de la qualité , les prescriptions figurant à l'Annexe 5, et les autres dispositions applicables à la Concession ;
  - (ii) pour ce qui concerne la sécurité dans le tunnel du Perthus, les prescriptions figurant à l'Annexe 3 et les autres dispositions applicables à la Concession.
- 7.2 Par la Concession, le Concessionnaire s'oblige à exécuter, pour la Section Internationale :
- (i) en France, les engagements pris par la République française avec les services de l'Etat, les collectivités locales, les organismes ou à l'égard de tiers dans le cadre des études et concertations ayant permis d'approuver le projet, puis dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique de la Section Internationale, répertoriés dans le dossier des engagements de l'Etat rendu public par le Préfet des Pyrénées Orientales le 19 juillet 2002, remis au Concessionnaire et à satisfaire aux conditions de réalisation dont cette déclaration est assortie.
  - (ii) en Espagne, les prescriptions et obligations résultant de la « *Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo Línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Barcelona-Frontera francesa. Sub-tramo: Llinas del Valles-Frontera francesa.* » (BOE no. 231, du 26 septembre 2001), et de la résolution du *Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento* par lequel est approuvé à titre définitif le tracé de la ligne : *Figueres-Frontera Francesa del Estudio Informativo: "Línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Barcelona-Frontera francesa"* (BOE no. 245, du 12 octobre 2001).
- 7.3 Les normes ou spécifications applicables sont mentionnées, de manière générale et par ordre décroissant d'importance, à l'Annexe 2 pour la conception et la construction et à l'Annexe 7 pour l'exploitation. Cette liste n'est toutefois pas limitative, d'autres prescriptions obligatoires pour le Concessionnaire pouvant être applicables à la date d'entrée en vigueur de la Concession, le Concessionnaire pouvant par ailleurs soumettre des propositions à l'approbation des Concédants.
- La Section Internationale doit satisfaire aux prescriptions, pour une ligne nouvelle spécialement construite pour la grande vitesse, de la directive communautaire 96/48/CE du 23 juillet 1996 *relative à l'interopérabilité du système ferroviaire trans-européen à grande vitesse* et à la partie des spécifications techniques d'interopérabilité qui lui sont applicables, dans les conditions prévues par les Annexes 2 (prescriptions techniques pour la conception et la construction), 7 (exploitation) et 8 (maintenance).

### TITRE III

#### CONCEPTION ET CONSTRUCTION DE L'OUVRAGE

##### ARTICLE 8 - CONCEPTION ET EXECUTION DES TRAVAUX

- 8.1 Le Concessionnaire est intégralement responsable de la conception, des études et de la construction de la Section Internationale.
- 8.2 Après avoir obtenu l'approbation des Concédants, le Concessionnaire désigne et rémunère un ou plusieurs experts indépendants des concepteurs et constructeurs de la Section Internationale chargés de :
- (i) l'évaluation de la conception et de la réalisation de la Section Internationale, ainsi que de la vérification de ses capacités au regard de l'objectif de sécurité et du maintien dans le temps de ces capacités ;
  - (ii) l'évaluation de la sécurité du tunnel du Perthus ;
  - (iii) l'évaluation de la conformité des projets d'exécution visés à l'article 8.5 à la réglementation applicable et aux règles de l'art.
- Ces experts pourront être des personnes physiques ou des organismes ou services techniques, sous réserve, dans ce dernier cas, que les personnes physiques responsables des tâches décrites au (i) à (iii) ci-dessus soient nommément désignées au sein de ces organismes ou services avant approbation des Concédants.

8.3 Dans un délai de six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Concession le Concessionnaire soumet à la Commission intergouvernementale, pour approbation par les Concédants, un document technique (ci-après le "Projet de Base") conforme aux stipulations suivantes :

- (i) Le Projet de Base est élaboré par le Concessionnaire en conformité avec les prescriptions des Annexes 2 et 3, et à partir des éléments de son Avant-Projet figurant en Annexe 0. Il est fractionné en plusieurs dossiers comme précisé à l'Annexe 4.
- (ii) Le Projet de Base contient notamment les éléments nécessaires pour la complète définition géométrique des ouvrages à réaliser et pour établir les occupations du sol nécessaires et les biens et droits affectés.
- (iii) Le Projet de Base porte, au moins, sur les points énumérés à l'Annexe 4.

Les Concédants font connaître leur décision concernant chacun des dossiers constituant le Projet de Base dans un délai de deux mois suivant la date de sa soumission. Cette approbation pourra être assortie des prescriptions que les Concédants jugent nécessaires pour la préparation ultérieure des projets d'exécution visés à l'article 8.5.

8.4 Le Concessionnaire soumet à la Commission Intergouvernementale, au plus tard en même temps que le dernier dossier du projet de Base, pour approbation par les Concédants, les documents suivants, conformes aux prescriptions des Annexes 3 et 7 et à toutes réglementations, normes ou règles de l'art applicables :

- (i) Un dossier de sécurité préliminaire prenant en compte les prescriptions de l'Annexe 2 et les données techniques et fonctionnelles de l'Annexe 0 et précisant les caractéristiques du projet au regard de l'objectif de sécurité de l'ensemble des infrastructures et installations de la Section Internationale, et notamment des règles, normes et prescriptions relatives à la sûreté de fonctionnement, à la qualité et à l'accessibilité ; Ce dossier est accompagné d'un avis de l'expert prévu à l'article 8.2 (i) ;
- (ii) Un dossier de sécurité du tunnel du Perthus prenant en compte les prescriptions de l'Annexe 3 et comprenant:
  - la description du tunnel et de ses équipements ainsi que des conditions d'exploitation, accompagnée de tous les plans nécessaires à la compréhension des dispositions ou dispositifs mis en œuvre ;
  - une étude précisant l'incidence des conditions d'exploitation prévues sur la circulation des trains ;
  - une étude spécifique des dangers décrivant les événements accidentels, quelle que soit leur origine, susceptibles de se produire en phase d'exploitation ainsi que la nature et l'importance de leurs conséquences éventuelles ; Cette étude précise et justifie les mesures propres à réduire la probabilité que ces accidents surviennent et leurs conséquences ;
  - l'avis de l'expert prévu à l'article 8.2 (ii).

Les Concédants font connaître leur décision concernant les dossiers de sécurité visés au présent article dans un délai de deux mois suivant la date de leur soumission.

8.5 Le Concessionnaire ;

(i)élabore, en conformité avec les prescriptions des Annexes 2 et 3 et avec les dossiers du Projet de Base approuvés par les Concédants, et sous son entière responsabilité, tous les projets d'exécution nécessaires pour la réalisation de la Section Internationale (les "Projets d'Exécution"). Le Concessionnaire s'assure que les Projets d'Exécution sont élaborés en accord avec les règles en vigueur et les règles de l'art et mène à bien toutes les études et calculs nécessaires pour la définition des ouvrages réalisés ;

(ii) soumet les Projets d'Exécution à l'avis de l'expert prévu à l'article 8.2 (iii) ;

(iii) tient les Projets d'Exécution, ainsi que les attestations de l'expert chargé de leur évaluation, à la disposition des Concédants.

8.6 Le Concessionnaire exécute les travaux conformément aux Projets d'Exécution.

8.7 Sans préjudice des autorisations éventuellement nécessaires au titre d'autres réglementations, le Concessionnaire ne commence la réalisation d'un tronçon de la Section Internationale qu'après approbation par les Concédants du dossier du Projet de Base relative à ce tronçon. Pour ce qui concerne le tunnel, le creusement ne pourra en outre commencer qu'après fourniture par le Concessionnaire, et approbation par les Concédants, des éléments du dossier de sécurité visé à l'article 8.4 (ii) justifiant le choix du profil en travers pour ce qui concerne le génie civil. Les travaux des sections extérieures ne pourront commencer qu'après fourniture du dossier préliminaire relatif à la sécurité ferroviaire visé à l'article 8.4 (i).

- Le Concessionnaire ne commence la réalisation d'une partie des travaux qu'après avoir élaboré les Projets d'Exécution correspondants, et après émission des attestations portant sur ces mêmes Projets d'Exécution, visées à l'article 8.5 (iii).
- 8.8 Le Concessionnaire réalise les travaux de construction de la Section Internationale selon le Calendrier Initial. Le Calendrier Initial peut, le cas échéant, être modifié en application des articles 6.3, 23, 24, 27.9, 27.10, et 27.11.
- 8.9 Le Concessionnaire élabore et communique à la Commission intergouvernementale :
- chaque trimestre, des calendriers des études et travaux permettant à la Commission intergouvernementale d'apprécier leur avancement par rapport au Calendrier Initial ;
  - dans les meilleurs délais, tous rapports et informations que la Commission intergouvernementale pourra demander afin d'apprécier si les travaux de réalisation sont conformes aux Projets d'Exécution et à la réglementation en vigueur et si leur coût est couvert par les moyens de financement du Concessionnaire ;
  - dans les meilleurs délais, tous autres documents, notamment plans d'assurance qualité, études, notes de calcul, rapports de contrôle et d'essai que la Commission intergouvernementale pourra lui demander.
- 8.10 Le Concessionnaire assiste, une fois par trimestre, ou plus souvent si la Commission intergouvernementale l'estime nécessaire, aux réunions de coordination convoquées par celle-ci.
- 8.11 La Commission intergouvernementale pourra formuler des observations sur les documents que le Concessionnaire lui communique ou sur les travaux et leur déroulement.
- 8.12 Le Concessionnaire met en place l'organisation pour la conception et la construction de la Section Internationale décrite à l'Annexe 5.
- 8.13 Le Concessionnaire laisse en permanence le libre accès des ouvrages aux représentants de la Commission intergouvernementale ou aux organismes désignés par elle et apporte son concours à ceux-ci pour leur permettre d'accéder à tous points des ouvrages, afin notamment de vérifier si les travaux de construction sont conformes aux prescriptions de la Concession.
- 8.14 Les vérifications opérées, les observations formulées et les approbations données par la Commission intergouvernementale et les Concédants concernant la réalisation de la Section Internationale n'auront pour effet ni d'engager leur responsabilité ni de dégager le Concessionnaire de sa responsabilité concernant la conformité de la Section Internationale aux prescriptions de la Concession.
- 8.15 Le Concessionnaire s'engage à prendre connaissance, sous sa seule responsabilité, des terrains sur lesquels la Section Internationale sera réalisée et en particulier ceux sous lesquels le percement du tunnel du Perthus sera réalisé, de leur consistance et de leurs caractéristiques géologiques. Il assume à cet égard tous les risques y afférents, sans que sa responsabilité puisse être limitée en raison de l'éventuelle inexactitude ou du caractère éventuellement incomplet des études qui lui auraient été remises par les Concédants, ou qu'ils auraient mises à sa disposition.
- 8.16 La Date Contractuelle d'Achèvement est postérieure de 60 (soixante) mois à la date d'entrée en vigueur de la Concession. Le Concessionnaire s'engage à ce que la Mise en Service intervienne à la Date Contractuelle d'Achèvement. La Date Contractuelle d'Achèvement est susceptible d'être modifiée en application, le cas échéant, des articles 6.3, 23, 24, 27.9, 27.10 et 27.11 ci-après.

#### ARTICLE 9 - MODIFICATIONS

Le Concessionnaire pourra, après approbation des Concédants au vu d'un dossier explicatif et justificatif complet, établir et mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires et apporter des modifications et améliorations à la Section Internationale.

#### ARTICLE 10 - MISE EN SERVICE

- 10.1 Trois mois au moins avant la date prévue pour la Mise en Service, les Concédants procèdent à une inspection finale des travaux en présence du Concessionnaire. A l'issue de cette inspection, ils font connaître au Concessionnaire leurs observations portant sur la conformité des ouvrages et équipements réalisés aux prescriptions de la Concession, sans préjudice des observations complémentaires qui pourraient être formulées au vu des procès-verbaux de résultat des essais visés à l'article 10.3.

Le Concessionnaire a la charge, pour les éléments qui relèvent de la Section Internationale, de :

- fournir les déclarations « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, établies par les fabricants de ces constituants ;
- obtenir les déclarations « CE » de vérification des sous-systèmes par un organisme notifié.

- 10.2 Six mois au moins avant la date prévue pour la Mise en Service, le Concessionnaire présente à la Commission Intergouvernementale la première rédaction complète des documents suivants :
- (i) le dossier de sécurité définitif, accompagné de l'avis de l'expert prévu à l'article 8.2 (i) et notamment de la certification par cet expert de la conformité de la réalisation au dossier préliminaire de sécurité ; ce dossier précise en outre les principes de maintenance et les autres dispositions prises pour que, pendant toute la durée de l'exploitation, soient conservés les niveaux de sécurité des infrastructures et des installations, ainsi que les modalités de la formation adaptée aux missions de sécurité que recevront les personnels ;
  - (ii) le dossier de sécurité du tunnel du Perthus mentionné à l'article 8.4, complété et actualisé sur les points suivants :
    - l'indication des mesures spécifiques au tunnel intégrées dans le système général d'exploitation de la ligne et de leurs conséquences sur l'organisation, les moyens humains et matériels ainsi que les consignes prévues pour assurer l'exploitation et la maintenance ;
    - l'indication des dispositions prises pour intégrer les contraintes liées à la sécurité du tunnel dans la gestion des interfaces avec les gestionnaires de réseaux et les opérateurs ferroviaires ;
    - le plan d'intervention et de sécurité propre au tunnel, établi en liaison avec les services de secours publics ;
    - la description d'un dispositif de retour d'expérience permettant d'enregistrer et d'analyser les incidents dans le tunnel ainsi que les dérogations constatées aux conditions d'exploitation ou aux obligations des opérateurs en relation avec l'incident enregistré ;
    - l'analyse de ces différentes dispositions par l'expert prévue à l'article 8.2 (ii) ;
  - (iii) le manuel d'exploitation visé à l'Annexe 7 ;
  - (iv) tout autre document dont la production aurait été demandée par les Concédants au cours des études ou de la réalisation des travaux.

Les Concédants font connaître leur approbation ou observations sur ces propositions dans un délai de deux mois après leur remise. Le Concessionnaire dispose le cas échéant d'un délai d'un mois pour présenter des documents modifiés pour approbation par les Concédants, qui font connaître leur décision sur ces documents dans un délai d'un mois.

- 10.3 Trois mois au moins avant la date prévue pour le démarrage des essais avant Mise en Service, le Concessionnaire présente à la Commission intergouvernementale le programme général, les principes directeurs et les procédés nécessaires pour mener à bien ces essais ainsi que les vérifications qu'il prévoit d'effectuer à l'occasion de l'achèvement de la construction des ouvrages.

Les Concédants font connaître leurs observations sur ces propositions dans un délai de deux mois à compter de cette remise.

Le Concessionnaire exécute, sous son entière responsabilité, le programme mis au point suite à ces observations. Il transmet les procès-verbaux de résultat à la Commission Intergouvernementale au fur et à mesure de leur établissement.

- 10.4 L'autorisation de Mise en Service de la Section Internationale est prise par les Concédants au vu des éléments suivants :
- constat de la conformité de la Section Internationale aux prescriptions de la Concession (et notamment conformité « CE » aux spécifications d'interopérabilité), et des observations éventuellement faites conformément au 10.1;
  - documents mentionnés au 10.2, dans leur version approuvée ;
  - procès-verbaux des résultats des essais avant Mise en Service et des vérifications des ouvrages, conformément au programme mentionné au 10.3, concluant de manière satisfaisante au respect des prescriptions ou performances imposées.

Cette autorisation intervient dans un délai maximal d'un mois à compter de la remise par le Concessionnaire du dernier des éléments ci-dessus.

L'autorisation de Mise en Service prévue au présent article peut être assortie de conditions concernant la réalisation ultérieure de travaux pour remédier à des défauts constatés, lesquels feront l'objet d'un procès-verbal ultérieur de vérification, éventuellement assorti de réserves.

- 10.5 Sans préjudice des dispositions de l'article 27, les Concédants peuvent, au cas où les conditions permettant de délivrer l'autorisation prévue à l'article 10.4 ne seraient pas remplies, accorder une autorisation pour la mise en service de la Section Internationale limitée à certaines catégories d'usagers ou soumise à toute autre condition.

- 10.6 Dans l'année qui suit la Mise en Service, le Concessionnaire fournit à la Commission intergouvernementale trois exemplaires en français et trois exemplaires en espagnol, dont un en chaque langue sous forme reproductible, d'un dossier comportant les indications suivantes :

- le positionnement de la Section Internationale dans son environnement (situation, profils et repérages),
  - une description de la Section Internationale comportant ses dimensions exactes (plans, élévation et coupes).
- A la demande des Concedants, le Concessionnaire introduit dans ce dossier tous les compléments ou précisions utiles.

## **TITRE IV**

### **EXPLOITATION DE LA SECTION INTERNATIONALE**

#### **ARTICLE 11 - EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE LA SECTION INTERNATIONALE**

- 11.1 Le Concessionnaire exploite la Section Internationale conformément aux prescriptions de l'Annexe 7.
- 11.2 Le Concessionnaire entretient la Section Internationale en bon état à ses frais pendant toute la durée de la Concession, de façon à ce qu'elle convienne à l'usage auquel elle est destinée, conformément aux stipulations de l'Annexe 8 et des autres dispositions applicables à la Concession.
- 11.3 Le Concessionnaire est tenu de maintenir à tout moment la continuité et la fluidité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité, ainsi que la performance de la ligne et de son exploitation. Le Concessionnaire effectue notamment la maintenance nécessaire de la Section Internationale de manière à ce que son fonctionnement ne se dégrade pas et n'impose aucune restriction de vitesse de circulation.

#### **ARTICLE 12 - MESURES DE POLICE, SURETE ET CONTROLES FRONTALIERS**

- 12.1 Le Concessionnaire satisfait à toutes obligations résultant des lois et règlements existant ou à intervenir, et à toutes obligations édictées par les pouvoirs publics en ce qui concerne la sécurité et la sûreté, le libre exercice des services de douanes, de police, d'immigration, de lutte contre l'incendie, de secours et des autres services d'urgence, ainsi que les contrôles sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires, dans la mesure où ils sont directement liés à la construction ou à l'exploitation de la Section Internationale.
- 12.2 Les Concedants organisent les contrôles frontaliers de manière à concilier autant que possible la fluidité et la célérité du trafic avec l'efficacité de ces contrôles. Conformément aux règles applicables résultant des droits communautaire et international, les Concedants facilitent les contrôles et formalités administratives aux frontières dans le cadre d'une coopération bilatérale. A cette fin, les contrôles qui doivent être effectués dans l'emprise de la Concession peuvent être juxtaposés à l'une ou l'autre extrémité de la Section Internationale. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'exécution éventuelle de contrôles à bord des trains.

#### **ARTICLE 13 - RELATIONS AVEC LES USAGERS**

- 13.1 Le Concessionnaire fournit aux entreprises ferroviaires l'ensemble des prestations et l'accès par le réseau aux infrastructures de services décrits à l'Annexe 9, ainsi que toutes autres prestations prescrites par les règles applicables ou convenues avec les usagers.
- 13.2 Dans le respect des règles communautaires et notamment des dispositions de la Directive 2001/14/CE du Parlement Européen et du Conseil du 26 juin 2001, de ses textes nationaux de transposition, des règlements applicables à la Section Internationale et des dispositions de l'Annexe 7, le Concessionnaire :
- établit et publie un document de référence du réseau, qu'il soumet à la Commission intergouvernementale pour recueillir ses observations au plus tard six mois avant la date prévue pour la Mise en Service et, par la suite, au plus tard deux mois avant toute modification significative dudit document ;
  - en coordination avec les gestionnaires des infrastructures ferroviaires limitrophes , répartit les capacités de la Section Internationale ;
  - est libre de conclure avec des entreprises ferroviaires, ou d'autres candidats éligibles à l'acquisition d'une partie des capacités de la Section Internationale, des accords cadres leur donnant des droits d'utilisation de la Section Internationale pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ;
- 13.3 Le Concessionnaire établit au moins un point d'information permanent à l'attention du public, ainsi qu'un système d'information à distance pour les usagers, notamment en cas d'interruption prolongée de la circulation sur la Section Internationale.

## TITRE V

### RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

#### ARTICLE 14 - FINANCEMENT

14.1 Le Concessionnaire assure, dans les conditions de la Concession, à ses risques et périls le financement de la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation de la Section Internationale et en assume l'ensemble des frais y afférents. Les principales modalités de financement et le calendrier de mise à disposition des fonds sont décrits à l'Annexe 11 de la Concession. Toute modification de ces modalités ou calendrier sera portée sans délai à la connaissance des Concédants par le Concessionnaire

A défaut de finalisation et de signature des accords de financement permettant au Concessionnaire de faire face à ses engagements, tels qu'ils sont notamment décrits à l'Annexe 11, et de mise à disposition des premiers fonds passé un délai de 12 (douze) mois à compter de l'entrée en vigueur de la Concession, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par les Concédants. La résiliation, par dérogation aux articles 25 et 26, est prononcée aux torts exclusifs du Concessionnaire, sans aucune indemnisation à son profit, de quelque nature que ce soit. Les Concédants appellent, à titre de dédommagement forfaitaire du préjudice subi du fait de cette résiliation, la garantie prévue à l'article 17.1 de la Concession.

En l'absence de finalisation et de signature des accords de financement permettant au Concessionnaire de faire face à ses engagements au titre de la Concession par la mise à disposition des premiers fonds à la date d'échéance du deuxième versement des concours publics tel que prévu à l'article 14.4.1 ci-dessous, les Concédants ne procéderont pas à sa liquidation, sauf si le Concessionnaire joint à sa demande une garantie à première demande au bénéfice des Concédants et dans des termes acceptés par eux, émise par les actionnaires du Concessionnaire, permettant de garantir, en cas de résiliation de la Concession conformément à l'alinéa précédent, le reversement du montant des concours publics perçus au titre dudit versement. Il sera mis fin à la garantie une fois finalisés et signés les accords de financement permettant au Concessionnaire de faire face à ses engagements au titre de la Concession par la mise à sa disposition des fonds correspondants.

14.2 L'Etat espagnol compense au Concessionnaire la part de taxe sur la valeur ajoutée sur les travaux et services qu'il réalise en Espagne pour la partie du territoire sur laquelle cette taxe est applicable et dont il ne peut obtenir remboursement aux termes de la loi, du fait du versement des subventions prévues au présent article. L'Etat espagnol versera une provision de 26.221.035 (vingt six millions deux cent vingt et un mille trente cinq) euros valeur janvier 2003 selon le même calendrier et dans la même proportion que celle prévue par l'échéancier prévu à l'article 14.4.1. Chaque versement fait l'objet d'une actualisation au taux de l'indice des prix à la consommation hors tabac en Espagne.

Le dernier paiement dudit échéancier sera ajusté par un calcul provisoire correspondant à la différence entre le montant des versements de la taxe sur la valeur ajoutée non déduit par le Concessionnaire en Espagne et les provisions reçues par le Concessionnaire conformément au présent article. Ce calcul sera présenté par le Concessionnaire à l'Etat espagnol à la date de la Mise en Service. Il sera procédé au calcul définitif ainsi qu'à la liquidation sans délai de la somme correspondante à la différence avec le calcul provisoire dès que le montant des versements non déductibles de la taxe sur la valeur ajoutée correspondant à la période de construction aura acquis un caractère définitif. Le résultat de ce calcul sera actualisé dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Dans l'hypothèse où, s'agissant de la taxe sur la valeur ajoutée, le régime applicable aux subventions perçues par le Concessionnaire viendrait à être modifié en France ou en Espagne, que ce soit du fait d'une modification des dispositions communautaires, nationales, ou d'une interprétation juridictionnelle ou administrative, les conséquences d'une telle modification ou interprétation seront corrigées de sorte qu'il n'en résulte aucun bénéfice ni perte pour le Concessionnaire et les Concédants sur la durée de la Concession.

14.3 Sans que ses droits et obligations au titre de la Concession n'en soient modifiés, le Concessionnaire offrira son concours aux Concédants de manière à optimiser les concours financiers de l'Union européenne dont peut bénéficier la Concession. De même, le Concessionnaire s'engage à faciliter, le cas échéant, le déroulement des inspections et contrôles nécessaires afin de satisfaire l'objectif ci-dessus rappelé.

Le montant des subventions provenant de l'Union européenne et des organismes publics autres que les Concedants, perçu par le Concessionnaire en vue de la réalisation de l'objet de la Concession, est déduit du montant total des subventions versées au Concessionnaire conformément à l'article 14.4.

14.4 Les Concedants versent au Concessionnaire une subvention forfaitaire d'un montant de 540 (cinq cent quarante) millions d'euros valeur de janvier 2003, réduite du montant des subventions perçues au titre de l'article 14.3 dans les conditions suivantes. Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance calculé conformément aux articles 14.4.1 à 14.4.5, est réduit du montant en euros courants des subventions perçues au titre de l'article 14.3 par le Concessionnaire depuis le précédent appel de fonds.

14.4.1 Ces subventions sont liquidées dans les conditions suivantes :

- Un premier versement, un mois après l'entrée en vigueur du contrat, de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 ;
- Huit versements semestriels de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003, le premier intervenant, sous réserve des conditions prévues au 14.1 ci-dessus, six mois après le versement de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 prévu ci-dessus, liés à la réalisation d'Evènements Clés tels que prévus à l'Annexe 6 ;
- Un dernier versement de 54 (cinquante quatre) millions valeur janvier 2003 intervenant un mois après la date de Mise en Service de la Section Internationale.

Le premier paiement a lieu le jour de liquidation de l'échéance. Au plus tard vingt jours ouvrés avant la date prévue pour chacun des paiements suivants, le Concessionnaire présente aux Concedants, par courrier recommandé avec accusé de réception, une attestation garantissant que la poursuite des études et travaux est réalisée dans des conditions permettant de respecter le Calendrier Initial en conservant une cohérence dans l'avancement des travaux qu'ils correspondent ou non à des Evènements Clés, ainsi que la liste des documents justificatifs qu'il tient à la disposition des Concedants pour contrôler sur pièces, et le cas échéant sur place, la validité de cette attestation.

14.4.2 En cas de retard dans la réalisation de l'Evènement Clé, défini comme tel à l'Annexe 6, ou en cas de défaut de présentation de l'attestation prévue ci-dessus, de sa contestation par les Concedants au plus tard 10 (dix) jours ouvrés à compter de sa réception ou de mise en demeure ou de notification dans les conditions de l'article 26 ou en cas de mise en redressement judiciaire du Concessionnaire, l'échéance associée à cet Evènement est retardée d'un délai égal au retard dans la réalisation complète de l'évènement associé.

14.4.3 Les Concedants peuvent, nonobstant les dispositions de l'article 14.4.2 ci-dessus, procéder à la liquidation d'une échéance de concours publics en cas de non réalisation de l'Evènement Clé associé sous réserve d'obtenir du Concessionnaire des garanties suffisantes couvrant ladite échéance.

14.4.4 Chacune des échéance prévues à l'article 14.4.1 est actualisée par application du coefficient K défini ci-après :

$$14.4.5 \quad K = 50\% * (TPF_n / TPF_0) + 50\% * (TPE_n / TPE_0)$$

14.4.6 où  $TPF_n$  est l'indice des prix de la construction (TP01) en France du mois prévisionnel de l'échéance tel qu'il ressort de l'article 14.4.1, éventuellement modifié en application des articles 6.3, 23, 24, 27.9, 27.11 et 27.12.

14.4.7  $TPE_n$  est l'indice des prix de la construction en Espagne publié par l'Institut National de la Statistique (INE) du mois prévisionnel de l'échéance tel qu'il ressort de l'article 14.4.1, éventuellement modifié en application des articles 6.3, 23, 24, 27.9, 27.11 et 27.12.

14.4.8  $TPF_0$  est l'indice des prix de la construction (TP01) en France du mois de janvier 2003,

14.4.9  $TPE_0$  est l'indice des prix de la construction en Espagne du mois de janvier 2003, publié par L'institut National de la Statistique (INE).

Dans le cas où l'un des indices sus-mentionnés n'est pas connu au moment de l'appel de fonds par le Concessionnaire, le calcul est effectué au moyen du dernier indice connu et donne lieu à une régularisation à l'occasion de l'appel de fonds suivant ou, s'agissant du dernier de ces appels de fonds, dès que possible.

14.4.10 La dernière échéance prévue à l'article 14.4.1 fait l'objet d'une demande tenant compte de la date prévue pour la Mise en Service accompagnée des documents permettant d'apprécier le caractère réaliste de cette date.

14.4.11 Les versements des Concedants sont effectués par virement bancaire sur le compte bancaire du Concessionnaire.

- 14.5 En cas de retard de paiement des Concédants de l'un quelconque des versements appelé conformément au présent article 14, son montant sera majoré de plein droit d'intérêts moratoires calculés aux taux annuels de 4% pour les 3 (trois) premiers mois de retard et de 7% pour les mois suivants. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.
- 14.6 Le Concessionnaire s'engage à ce que :
- (i) le montant des fonds propres versés par ses actionnaires soit au moins égal, , sous réserve des dispositions du (ii à vi) ci-dessous, à 102.857.075 (cent deux millions huit cent cinquante sept mille soixante quinze) euros ;
  - (ii) le montant de 34.285.692 (trente quatre millions deux cent quatre vingt cinq mille six cent quatre vingt douze) euros soit versé à la date d'entrée en vigueur de la Concession;
  - (iii) le montant de 34.285.692 (trente quatre millions deux cent quatre vingt cinq mille six cent quatre vingt douze) euros soit versé au plus tard 18 (dix huit) mois après l'entrée en vigueur de la Concession ;
  - (iv) le montant de 34.285.692 (trente quatre millions deux cent quatre vingt cinq mille six cent quatre vingt douze) euros soit versé au plus tard 36 (trente six) mois après l'entrée en vigueur de la Concession ;
  - (v) le montant de ses fonds propres ne soit pas réduit en-dessous du minimum indiqué au (i) ci-dessus avant la troisième date anniversaire de la Mise en Service, et, au delà, tant qu'il n'aura pas démontré aux Concédants que le ratio annuel de couverture de la dette, c'est à dire les cash flow disponibles pour le service de la dette divisé par les intérêts et le principal de la dette est supérieur ou égal à 1,15 (les cash flow disponibles étant définis comme : (revenu) – (frais d'exploitation + coûts d'entretien + impôts + autres coûts + coûts d'investissement) + ou – (variation du besoin en fonds de roulement)).
  - (vi) le montant de ses fonds propres soit à tout moment pendant la durée de la Concession au moins égal à 3% du montant total des travaux de réalisation de la Section Internationale.
- 14.7 Les fonds propres seront constitués du capital social du Concessionnaire et des ressources apportées par ses actionnaires qui sont subordonnées à toutes les obligations financières du Concessionnaire.
- 14.8 Dès lors que le cumul des résultats nets d'exploitation de la Concession est supérieur à 1.350.000.000 (un milliard trois cent cinquante millions) d'euros en valeur de janvier 2003 le Concessionnaire verse aux Concédants une redevance annuelle correspondant à une part des résultats nets d'exploitation annuels sous forme d'un paiement égal à 25 (vingt cinq) % dudit résultat annuel et ce jusqu'à l'expiration de la Concession.
- Au sens du présent article 14.8, on entend par résultats nets d'exploitation le chiffre résultant de la déduction des recettes d'exploitation perçues par le Concessionnaire, à l'exclusion des charges financières, de la somme des montants suivants :
- les charges d'exploitation et de maintenance courante,
  - le montant de la somme cumulée des variations des comptes de réserve pour maintenance et renouvellement,
  - le montant des impôts.
- La somme ainsi versée en euros constants sera plafonnée au montant des subventions de toutes natures reçues par le Concessionnaire en vue de la réalisation de l'objet de la Concession.

#### ARTICLE 15 - TARIFICATION

- 15.1 Le Concessionnaire perçoit sur les opérateurs ferroviaires des redevances d'utilisation forfaitaires par train empruntant la Section Internationale. Ces redevances sont fixées par le Concessionnaire dans les conditions définies au présent article, et dans le respect des normes communautaires, notamment des dispositions de la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, de ses textes nationaux de transposition et des règlements applicables à la Section Internationale.
- 15.2 Les redevances sont fixées forfaitairement pour chaque train d'un même Groupe, d'une même catégorie et circulant dans une même tranche horaire. Les Groupes pris en compte sont les suivants :
- 15.2.1 Groupe 1 : « Trains de voyageurs », est constitué de l'ensemble des trains dont la majorité des wagons est destinée au transport de voyageurs.
  - 15.2.2 Groupe 2 : « Trains de marchandises ».
  - 15.2.3 Groupe 3 : « Unités de traction seule ».
  - 15.2.4 Groupe 4 : « Transports spéciaux (voir définition au 15.7) »

Toute grandeur définie dans le présent article et applicable à l'ensemble des Groupes tarifaires sera indiquée g. Toute grandeur définie dans le présent article et applicable à l'un seulement des Groupes tarifaires sera indiquée de la manière suivante : "v" quand elle concerne le Groupe 1, "m" pour le Groupe 2, "uts" pour le Groupe 3 et "ts" pour le Groupe 4.

Le montant des redevances n'inclut pas le montant de la fourniture d'énergie électrique et des service qui y sont liés, celui-ci sera facturé de manière indépendante, sur des bases transparentes et non discriminatoires si le concessionnaire assure tout ou partie de cette fourniture.

Le Concessionnaire définit au sein d'un même Groupe, après accord des Concédants, des catégories de trains aux caractéristiques techniques et commerciales homogènes. L'annexe 10 au contrat de Concession décrit par groupe les catégories retenues, et la grille de redevances correspondantes, applicables à la mise en service, exprimées en euros de janvier 2003, avec le cas échéant les modulations proposées par périodes ou tranches horaires.

Les catégories du groupe 1 figurant à l'Annexe 10 comprennent au moins les catégories suivantes :

- Catégorie 1.1 : trains de capacité inférieure à 300 places assises
- Catégorie 1.2 : trains de capacité comprise entre 300 et 410 places assises
- Catégorie 1.3 : trains de capacité comprise entre 411 et 510 places assises
- Catégorie 1.4 : trains de capacité supérieure à 510 places assises

Pour déterminer à quelle catégorie appartient un train du groupe 1 comportant des places couchées, chaque place couchée sera comptabilisée comme 1,4 places assises.

Le groupe 2 comprendra au moins les catégories suivantes :

- Catégorie 2.1 : train de marchandises conventionnel
- Catégorie 2.2 : train de transport spécialisé d'automobiles
- Catégorie 2.3 : train de transport combiné

Dans le cas d'apparition d'une ou plusieurs catégories de trains, pour le Groupe 1 et 2, le Concessionnaire pourra proposer, dans le cadre de la prochaine modification de grille de redevance telle que prévue à l'article 15.3, l'introduction de nouvelles redevances pour ces catégories dans le respect des règles de fixation des redevances forfaitaires définies ci-après.

Le Concessionnaire définit, après accord des Concédants, des tranches horaires pour chaque catégorie de trains. Chaque catégorie sera décomposée à la Mise en Service de la Section Internationale selon les tranches horaires figurant à l'Annexe 10.

Dans le cas où cela apparaîtrait nécessaire, notamment pour des motifs tirés de la gestion du trafic sur la Section Internationale, le Concessionnaire pourra proposer la modification des tranches horaires dans le cadre de la prochaine modification de grille de redevances telle que prévue à l'article 15.3, et dans le respect des règles de fixation des redevances forfaitaires définies ci-après.

15.3 Dans l'ensemble des dispositions de l'article 15, on appelle « année » toute période de douze mois démarrant un multiple de douze mois après la date de Mise en Service. On entend par « année n » la n-ième période de douze mois à compter de la date de Mise en Service.

Le Concessionnaire publie chaque année, dans le document de référence du réseau, une grille fixant les redevances forfaitaires pour chaque Groupe, pour chaque catégorie et pour chaque tranche horaire et pour une période saisonnière donnée de l'année.

Cette grille de redevances est constituée dans le respect de l'ensemble des dispositions de l'article 15. Elle est soumise, pour approbation, par le Concessionnaire aux Concédants, au moins trois mois avant son entrée en vigueur. Les Concédants donnent leur accord sous un mois ou, le cas échéant, demandent des éléments complémentaires au Concessionnaire. La grille de redevances définitive est fixée au plus tard un mois avant le début de chaque année.

En cas de désaccord, le Concessionnaire applique, une grille de redevances temporaire correspondant à la grille appliquée pendant l'année précédente. Les Concédants peuvent toutefois, dans l'attente d'une résolution du litige, définir avec l'accord du Concessionnaire une grille de redevances temporaire amendée.

15.4 La redevance moyenne pondérée annuelle prévisionnelle par Groupe pour les Groupes 1, 2 et 3 est calculée, trois mois avant le début de chaque année n et ce jusqu'à la fin de la concession, à partir des grilles de redevances détaillées pour chaque Groupe, de la façon suivante : en divisant la recette prévisionnelle du Groupe pour l'année n, hors taxe sur la valeur ajoutée, par le nombre de trains du même Groupe prévu par le Concessionnaire pour l'année n. La recette prévisionnelle se calcule en appliquant la nouvelle grille proposée par le Concessionnaire aux circulations de trains des différentes catégories et tranches

horaires du Groupe prévues par le Concessionnaire pour l'année n. Les Concédants peuvent contester la prévision du Concessionnaire dans les conditions prévues à l'article 15.3 en cas d'erreur manifeste d'appréciation du Concessionnaire.

- 15.5 Chaque année n, les redevances forfaitaires des Groupes 1, 2 et 3 doivent être fixées de telle sorte que la redevance moyenne pondérée annuelle prévisionnelle de chaque Groupe, dont le mode de calcul est défini dans l'article 15.4, soit inférieure ou égale au Plafond  $P_g(n)$  du Groupe considéré, dont les modalités de fixation sont définies à l'article 15.6.

Les amplitudes maximales dans la grille de redevances entre les redevances de trains par tranche horaire pour une catégorie donnée seront de plus ou moins 50 %, par rapport à la moyenne arithmétique de ces valeurs.

L'écart entre la moyenne arithmétique des redevances de trains d'une catégorie donnée et le Plafond du Groupe auquel la catégorie considérée appartient ne pourra être supérieur ou inférieur de plus de 50% à la valeur du Plafond du Groupe en question.

L'évolution, d'une année sur l'autre, de chaque élément de la grille de redevances (selon la catégorie et la tranche horaire) ne doit pas être supérieure ou inférieure de plus de 5 points à l'augmentation prévue, pour l'année considérée, du Plafond du Groupe concerné. En cas de changement substantiel dans la composition du trafic par catégorie ou tranche horaire, cette limite pourra être dépassée avec l'accord exprès et préalable des Concédants.

- 15.6 Règles relatives aux Plafonds autorisés pour les redevances annuelles

On définit, chaque année n, un plafond avant correction,  $Q_g(n)$ , et un plafond corrigé,  $P_g(n)$ , conformément aux dispositions qui suivent.

Le plafond initial avant correction,  $Q_g(n)$ , suit la loi d'évolution définie à l'article 15.6.1. Les trois premières années suivant la mise en service,  $Q_g(n)$  prend les valeurs définies à l'article 15.6.1. Pour les années n suivantes, pour chacun des Groupes tarifaires 1, 2 et 3, le Plafond initial est calculé en fonction du Plafond initial de l'année précédente  $Q_g(n-1)$ , d'un coefficient d'évolution en termes réels  $C_g(n)$ , du coefficient  $\Delta(n)$  et de l'indice d'inflation de l'année n par rapport à l'année n-1  $A(n)$ , conformément aux dispositions de l'Article 15.6.1.

Pour chaque année n, lors de l'établissement de la nouvelle grille de redevance, un plafond corrigé, noté  $P_g(n)$ , est établi à partir du plafond initial  $Q_g(n)$ . Le plafond corrigé  $P_g(n)$  est alors considéré comme le plafond devant s'appliquer aux redevances de l'année n, conformément aux Articles 15.4 et 15.5.

La correction s'appliquant annuellement au plafond initial  $Q_g(n)$  pour calculer  $P_g(n)$ , résulte, conformément aux dispositions de l'Article 15.6.2, des deux possibilités suivantes :

- Lorsqu'un dépassement du plafond  $P_g(n-2)$  par la redevance moyenne pondérée réellement constatée à l'année n-2,  $M_g(n-2)$ , est observé, le plafond initial de l'année n,  $Q_g(n)$  est corrigé à la baisse en proportion du dépassement observé l'année n-2
- Pour le groupe voyageurs, lorsque la capacité moyenne des trains ayant circulé l'année n-2,  $Cap_v(n-2)$ , a dépassé la capacité moyenne de référence  $K_0$  définie, en nombre de places offerte par train, au 15.6.2, le plafond initial de l'année n,  $Q_g(n)$  est corrigé à la hausse, conformément aux dispositions de l'article 15.6.2.

- 15.6.1 Définition du plafond avant correction,  $Q_g(n)$  :

Le Plafond avant correction initial,  $Q_g(1)$ , applicable à la première année est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, pour chaque Groupe aux valeurs suivantes:

Groupe

(Euros de janvier 2003)

1.	Train de voyageurs par train	1.350
2.	Train de marchandises par train	550
3.	Unités de traction seule par unité simple ou composée	550
4.	Transports spéciaux	non applicable

La valeur en euros courants de ce Plafond avant correction, applicable pour la première année, est fixée trois mois avant la date prévue pour la Mise en Service en appliquant à leur valeur en euros de janvier 2003, le coefficient suivant :

$$A(1) = 50\%(I_f(1) / I_f(0)) + 50\%(I_e(1) / I_e(0));$$

où  $I_f(0)$  et  $I_e(0)$  sont respectivement les indices français et espagnol des prix à la consommation, hors tabac, du mois de janvier 2003 et  $I_f(1)$  et  $I_e(1)$  sont respectivement les derniers indices français et espagnol des prix à la consommation, hors tabac, publiés trois mois avant la date de Mise en Service augmenté de 3/12<sup>e</sup> de la moyenne des croissances respectives des indices français et espagnol des prix à la consommation hors tabac, constatée au cours des douze derniers mois connus.

A partir de la deuxième année à compter de la date de mise en service, soit pour  $n \geq 2$ , la règle d'évolution de  $Q_g(n)$  est la suivante :

$$Q_g(n) = Q_g(n-1) \times [C_g(n) + A(n)] \times \Delta(n)$$

$$\text{où } A(n) = \text{Max}[50\%(I_f(n) / I_f(n-1)) + 50\%(I_c(n) / I_c(n-1)), 1]$$

où  $I_f(n)$  et  $I_c(n)$  sont respectivement les indices français et espagnol des prix à la consommation, hors tabac, publiés trois mois avant le début de chaque année, et où les valeurs de  $C_g(n)$  et le fonctionnement du coefficient  $\Delta(n)$  sont les suivants :

Coefficient  $C_v(n)$

Période	$C_v(n)$
De n=2 à n=3	0
De n=4 à n=7	0,05
De n=8 à n=9	0,03
n=10	0,008
De n=11 à n=13	0
n=14	(1,5/1,3)-1
De n=15 à n=23	0
n=24	(1,6/1,5)-1
A partir de n=25	0

Coefficient  $C_m(n)$

Période	$C_m(n)$
De n=2 à n=3	0
De n=4 à n=7	0,05
De n=8 à n=9	0,03
n=10	0,008
De n=11 à n=13	0
n=14	(1,5/1,3)-1
De n=15 à n=23	0
n=24	(1,6/1,5)-1
A partir de n=25	0

Coefficient  $\Delta(n)$  :

$\Delta(n)$  est un coefficient correcteur à caractère conjoncturel permettant d'ajuster les redevances, à la hausse et à la baisse, de manière symétrique, au-delà de la loi d'évolution proposée, si les trafics constatés en nombre de trains révèlent un écart sensible et durable par rapport aux prévisions de nombre de trains retenues par le Concessionnaire et justifiées.

Le coefficient  $\Delta(n)$  est égal à 1 pour toute année n de la Concession autre que les années n=4, n=9 et n=14.

Calcul de  $\Delta(n)$  pour n=4, n=9 et n=14 :

Trois mois avant le début de l'année où il s'applique,  $\Delta(n)$  est calculé sur la base d'observations effectuées sur la période de cinq ans qui précède l'année n. Soit En le rapport du nombre de trains constatés, tous groupes tarifaires confondus, pour cette période (y compris sillons réservés et payés mais non utilisés) sur le nombre total de trains prévisionnels, tous groupes tarifaires confondus, sur la même période.

$$E_n = \frac{\sum_{i=n-5}^{n-1} T_c(i)}{\sum_{i=n-5}^{n-1} T_p(i)}$$

où  $T_p(i)$  est le nombre total de trains prévisionnel, tous groupes tarifaires confondus, et  $T_c(i)$  le nombre total de trains constaté, tous groupes tarifaires confondus (y compris sillons réservés et payés mais non utilisés) de l'année i.

$E_4$  sera calculé sur le rapport des trains constatés sur les trains prévisionnels pendant les trois premières années.

L'Annexe 10 donne les valeurs retenues du nombre de trains prévisionnels, tous groupes tarifaires confondus, pour les trois périodes de référence.

Pour ces différentes années, la valeur de  $\Delta(n)$  est donnée par le tableau suivant :

Valeur de En	$En \leq 0,8$	$0,8 < En \leq 0,85$	$0,85 < En \leq 0,9$	$0,9 < En < 1,10$	$1,10 \leq En < 1,15$	$1,15 \leq En < 1,20$	$1,20 \leq En$
Valeur de $\Delta(n)$	1.04	1.03	1.02	1	0.98	0.97	0.96

#### 15.6.2 Définition du plafond après correction, $P_g(n)$ , applicable aux redevances

Lors des deux premières années à compter de la date de mise en service, soit pour  $n \leq 2$ , le Plafond après correction,  $P_g(n)$ , applicable ces deux années-là, est pris égal à  $Q_g(n)$  tel que défini au 15.6.1.

A partir de la troisième année à compter de la date de Mise en Service, soit pour  $n > 2$ , les Plafonds par Groupe,  $P_g(n)$ , sont fixés trois mois avant le début de chaque année selon les règles suivantes :

##### (a) Groupe Trains Voyageurs :

Pour  $n > 2$  soit  $M_v(n-2)$  la redevance moyenne pondérée réelle, obtenue en divisant la recette réelle du Groupe voyageurs pour l'année  $n-2$ , hors taxe sur la valeur ajoutée, par le nombre de trains du même Groupe ayant emprunté la Section Internationale cette même année.

Le Plafond corrigé  $P_v(n)$  autorisé pour le Groupe voyageurs pour l'année  $n$  est fixé de la manière suivante :

- Pour  $n > 2$  et si  $M_v(n-2) \geq P_v(n-2)$  alors  $P_v(n) = Q_v(n) \times \left[ \frac{P_v(n-2)}{M_v(n-2)} \right] \times K_v(n-2)$ ,

- Sinon, on a  $P_v(n) = Q_v(n) \times K_v(n-2)$

où le coefficient  $K_v(n)$  est donné selon les règles suivantes:

Coefficient  $K_v(n)$

$K_v(n)$  est un coefficient reflétant l'évolution de la capacité moyenne des trains voyageurs, exprimée en places par train, par rapport à la capacité de référence  $K_0$ .  $K_0$  égale à la valeur moyenne observées pendant les trois premières années d'exploitation.  $K_0$  ne saurait être inférieur à 360 places par train.

Par convention,  $K_v(n)$  restera égal à 1 pendant les trois premières années à compter de la date de mise en service.

Soit  $Cap_v(n)$  la capacité moyenne observée des trains du Groupe 1 pour l'année  $n$ , s'exprimant par la formule suivante  $Cap_v(n) = \frac{Pl_v(n)}{T_v(n)}$ , où  $T_v(n)$  est le nombre total de trains du Groupe 1 observés l'année  $n$  et où  $Pl_v(n)$  est le nombre total de places assises offertes dans les trains ayant circulé sur la Section Internationale la même année. Dans ce calcul, chaque place couchée sera comptabilisée comme 1,4 place assise.

A partir de  $n=4$ , le coefficient  $K_v(n)$  se calcule de la manière suivante :

$$K_v(n) = \max\left(\frac{Cap_v(n)}{K_0}; 1\right),$$

Les données nécessaires à l'établissement du coefficient  $K_v(n)$ , en particulier  $Pl_v(n)$ , seront établies sous la responsabilité et aux frais du Concessionnaire. Les données annuelles recueillies seront communiquées aux Concédants au plus tard trois mois avant le début de chaque année au titre de laquelle la nouvelle grille de redevances et la valeur du coefficient  $K_v(n)$  en question sont établies. Ils disposeront de quinze jours pour approuver la valeur du coefficient  $K_v(n)$  ou, le cas échéant, demander des éléments complémentaires au Concessionnaire. En cas de désaccord, une valeur temporaire de  $K_v(n)$  égale à  $K_v(n-1)$  sera prise en compte pour l'établissement de la nouvelle grille de redevances.

##### (b) Groupe Trains Marchandises

Pour  $n > 2$ , soit  $M_m(n-2)$  la redevance moyenne pondérée réelle, obtenue par la division de la recette réelle du Groupe marchandises pour l'année  $n-2$ , hors recettes issues des redevances complémentaires appliquées aux trains du Groupe 2 dont la longueur dépasse la longueur de référence définie à l'Annexe 10 pour la catégorie à laquelle ils appartiennent, hors taxe sur la valeur ajoutée, par le nombre de trains du même Groupe ayant emprunté la Section Internationale cette même année.

Le Plafond corrigé  $P_m(n)$  autorisé pour le Groupe marchandises pour l'année  $n$  est fixé de la manière suivante :

- Si  $n > 2$  et si  $M_m(n-2) \geq P_m(n-2)$  alors  $P_m(n) = Q_m(n) \times \left[ \frac{P_m(n-2)}{M_m(n-2)} \right]$ ,
- Sinon, on a  $P_m(n) = Q_m(n)$

Le Concessionnaire est autorisé à appliquer une redevance ajustée à la longueur d'un train de marchandises d'une catégorie donnée, dès lors que celle-ci dépasse la longueur de référence applicable à la catégorie en question. Les longueurs de référence par catégorie de trains de marchandises sont indiquées à l'Annexe 10. Pour de tels trains, la redevance complémentaire autorisée sera telle que la redevance totale appliquée à ce train sera égale au produit de la redevance de base correspondante par le rapport de la longueur effective divisée par la longueur de référence, ci-avant définie, de la catégorie à laquelle ce train appartient. Cette redevance complémentaire ne sera prise en compte ni dans le calcul de la redevance moyenne pondérée annuelle prévisionnelle du Groupe 2 tel que spécifié à l'article 15.4, ni dans le calcul de la redevance moyenne pondérée annuelle réelle du Groupe 2 définie dans le (b) du présent article.

Chaque année, le Concessionnaire transmet aux Concédants l'information sur le nombre, les caractéristiques techniques et le prix acquitté par les trains soumis à cette redevance complémentaire, ainsi que le nombre total de trains de marchandises par catégories ayant emprunté la Section Internationale.

Cinq et dix ans après la Mise en Service, les parties conviennent de se revoir au vu des éléments ci-dessus complétés d'une collecte de données (enquêtes, comptages, déclarations, ...) réalisée par le Concessionnaire l'année précédant la revoyure, sur la base d'une méthodologie arrêtée conjointement, sur les tonnages et les longueurs des trains de marchandises empruntant la Section Internationale.

Si ces éléments révèlent que les tonnages nets moyens des trains de marchandises non soumis à la redevance complémentaire s'écarte sensiblement de 420 (quatre cent vingt) tonnes, les parties conviennent de réajuster les longueurs de référence en conséquence.

Les longueurs, y compris les éléments de traction, à prendre en compte dans l'Annexe 10 sont les suivantes :

- trains d'automobiles :  $L_{aut} = 650$  m
- trains de marchandises conventionnels :  $L_{conv} = 600$  m
- trains de transport combiné :  $L_{comb} = 500$  m

(c) Groupe Unités de Traction simples ou composées

Le plafond  $P_{us}(n)$  autorisé pour le Groupe Unités de Traction Seules sera pris égal au plafond  $P_m(n)$  appliqué au Groupe Trains de marchandises tel que calculé au (b) du présent article.

- 15.7 Le Concessionnaire applique des redevances spéciales à l'utilisation de la Section Internationale par des transports spéciaux admis à circuler, c'est à dire tout train dont le chargement présente des dimensions ou des sujétions de poids qui nécessitent le recours à des wagons spéciaux ou à des wagons raccord, ou tout train dont le passage induit des conditions particulières de surveillance ou d'exploitation du réseau sur son itinéraire. La redevance applicable à un transport spécial dans une tranche horaire donnée sera égale à la redevance la plus élevée applicable à un train de marchandises dans la tranche horaire considérée avec, en complément, facturation aux opérateurs ferroviaires des coûts supplémentaires éventuels, dûment justifiés, induits pour le Concessionnaire par ces transports spéciaux.

Les transports spéciaux seront autorisés à circuler sur la Section Internationale à des horaires permettant de ne pas perturber les circulations des trains de voyageurs ou de marchandises. Leur demande devra être portée à la connaissance du Concessionnaire et des gestionnaires d'infrastructure adjacents avec un préavis suffisant pour pouvoir en organiser la circulation.

Les unités de traction seules seront autorisées à circuler sur la Section Internationale à des horaires permettant de ne pas perturber les circulations des trains de voyageurs ou de marchandises.

- 15.8 Si un opérateur de train de marchandises utilise pour l'exploitation normale de son service un ou plusieurs sillons initialement réservés pour des trains de voyageurs, le Concessionnaire pourra lui réclamer le paiement des mêmes redevances que celles applicables aux trains de voyageurs utilisant les mêmes sillons.

Un sillon réservé est normalement dû, le Concessionnaire pouvant toutefois appliquer une réduction, voire éventuellement ne pas faire payer une réservation non utilisée, dans le cadre de sa politique commerciale vis à vis des opérateurs.

- 15.9 Le Concessionnaire respecte le principe d'égalité des usagers de la Section Internationale.

**ARTICLE 16 - IMPOTS ET TAXES**

Le Concessionnaire prend à sa charge tous les taxes et impôts, présents ou futurs, relatifs à la Concession, y compris ceux concernant les biens immobiliers de la Concession.

Le Concessionnaire sera assujéti, sans préjudice de l'application des stipulations de l'article 24.2 du projet de Concession, pour les opérations résultant de la mise en œuvre de la Concession, aux obligations qui résultent de l'application des dispositions fiscales adoptées ou qui seront adoptées, dans chacun des deux Etats, y compris les stipulations des conventions conclues entre les deux Etats.

**ARTICLE 17 - GARANTIES**

17.1 Le Concessionnaire fait en sorte que la garantie de construction constituée sous forme de garantie bancaire à première demande conforme au modèle prévu en Annexe 12 au profit des Concédants, conformément au Règlement de Consultation, préalablement à la conclusion de la Concession d'un montant de 60 (soixante) millions d'euros soit maintenue à son montant nominal jusqu'à l'expiration d'une période de 6 (six) mois suivant la date de Mise en Service de la Section Internationale.

Le montant de la garantie est réduit à 30 (trente) millions d'euros dès que le Concessionnaire est en mesure de donner toutes assurances au Concédant sur la disponibilité des fonds nécessaires à la réalisation de l'objet de la Concession.

17.2 A la date de Mise en Service, le Concessionnaire constitue une garantie pour un montant de 1,5 million (un million cinq cent mille) euros, et fait en sorte que cette garantie soit maintenue à son montant nominal actualisé jusqu'à la 45<sup>e</sup> (quarante-cinquième) année suivant la date d'entrée en vigueur du contrat.

Le montant de cette garantie est doublé à 3 (trois) millions d'euros dans l'hypothèse où elle fait l'objet d'un appel unitaire ou cumulé pour un montant supérieur à 50 % de son montant nominal actualisé sur une période de 12 (douze) mois consécutifs. La nouvelle garantie ainsi constituée est maintenue pour un montant de 3 (trois) millions d'euros pendant une durée de 36 (trente-six) mois. Si, durant cette période, elle ne fait pas l'objet d'un appel unitaire supérieur à 25 (vingt-cinq) % de son montant nominal actualisé, ou cumulé supérieur à 50 (cinquante) %, le Concessionnaire substitue à cette garantie, après accord des Concédants sur le respect des conditions prévues au présent article, une nouvelle garantie d'un montant de 1,5 (un million cinq cent mille) euros. Ce mécanisme peut être appliqué tout au long de la période de garantie.

La présente garantie prend fin lors de la constitution de celle prévue à l'article 17.3 ci-dessous.

Le montant des garanties prévues au présent article 17.2 est révisé annuellement, à la date anniversaire de sa constitution, en fonction de l'évolution de la moyenne des indices des prix à la consommation en France en Espagne, hors tabac.

17.3 Au plus tard cinq ans avant le terme de la Concession tel que défini à l'article 22, le Concessionnaire constitue au profit des Concédants une garantie d'un montant de 50 (cinquante) % du coût total des travaux de maintenance et de renouvellement prévus par le programme d'entretien et de renouvellement quinquennal adopté en vue de répondre aux obligations du Concessionnaire au titre de l'Annexe 8. Cette garantie peut être réduite chaque année après accord des Concédants pour tenir compte de la fraction de travaux exécutée et prend fin à l'expiration d'une période de 6 (six) mois suivant l'expiration du délai visé à l'article 22.

17.4 Les Concédants peuvent faire appel aux garanties visées à l'article 17 pour se faire payer toute somme payable par le Concessionnaire au titre de la Concession.

17.5 En cas d'appel total ou partiel de la garantie, le Concessionnaire fait en sorte que celle-ci retrouve sans délai son montant initial, le cas échéant actualisé, le cas échéant par l'émission d'une nouvelle garantie se substituant à la garantie appelée, sauf après prononcé de la déchéance en application de l'article 26.

17.6 Les garanties visées au présent article sont constituées sous forme de garantie à première demande, strictement conforme au modèle fixé à l'Annexe 12, émise au bénéfice des Concédants par un établissement préalablement agréé par eux.

17.7 Ni l'existence ni l'appel des garanties ne limite le recours des Concédants à l'égard du Concessionnaire au cas où ils s'avéreraient insuffisants pour couvrir les sommes dues par le Concessionnaire.

## TITRE VI DISPOSITIONS COMMUNES

### ARTICLE 18 - RELATIONS AVEC LES CONCEDANTS ET LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE

- 18.1 Conformément à l'article 5 de l'Accord de Madrid, la Commission intergouvernementale est chargée de suivre, au nom des Concedants, l'ensemble des questions liées à la construction et l'exploitation de la Section Internationale.
- 18.2 Le Concessionnaire traite avec les organismes ou entités désignés par les Concedants sur des questions spécifiques relatives à la Concession. Ces derniers communiqueront au Concessionnaire les attributions de ces organismes ou entités, qui peuvent comprendre notamment un comité de sécurité ayant pour mission d'assister la Commission intergouvernementale sur les questions touchant à la sécurité de la Section Internationale et un organisme ayant pour mission de l'assister sur les questions touchant aux travaux de réalisation de la Section Internationale.
- 18.3 Le Concessionnaire se conforme aux règlements applicables à la Section Internationale, pris par les Concedants, le Concessionnaire entendu, conformément à l'alinéa 7 de l'article 5 de l'Accord de Madrid.
- 18.4 Les décisions des Concedants relatives à la Concession, y compris celles liées à l'interprétation ou l'exécution de la Concession, sont exécutoires à l'égard du Concessionnaire, le cas échéant après avoir entendu celui-ci, sans préjudice des droits du Concessionnaire au titre des décisions du tribunal arbitral intervenues par application de l'article 30.
- 18.5 Les Concedants peuvent, pour des motifs d'intérêt général, modifier la Concession, et notamment la consistance des travaux de la Section Internationale en faisant application, le cas échéant, des dispositions de l'article 24.1.
- 18.6 Au cas où les Concedants décideraient, dans le délai de 24 (vingt-quatre) mois suivant l'entrée en vigueur de la Concession, de l'installation sur la Section Internationale de l'un ou plusieurs des systèmes de signalisation TVM-430, ASFA et KVB, ainsi que d'un système de vidéo-surveillance du tunnel du Perthus, les Concedants payent au titre de ces prestations au Concessionnaire une somme d'un montant en euros janvier 2003, actualisés selon la formule prévue à l'article 14.4.4 ci-dessus, respectivement de:
- TVM-400 : 7.784.600 (sept millions sept cent quatre-vingt-quatre mille six cents) euros.
  - ASFA : 2.744.400 (deux millions sept cent quarante-quatre mille quatre cents) euros.
  - KVB : 2.744.400 (deux millions sept cent quarante-quatre mille quatre cents) euros.
  - Vidéo-surveillance du tunnel du Perthus : 5.321.200 (cinq millions trois cent vingt et un mille deux cents) euros.
- Les éléments caractérisant ces options figurent à l'Annexe 0.
- 18.7 Le Concessionnaire :
- fournit à la Commission intergouvernementale, dans les délais que celle-ci assigne, tous rapports et informations concernant l'exécution de ses obligations que la Commission intergouvernementale juge nécessaires et soumet un rapport annuel de son activité à la Commission intergouvernementale ;
  - notifie à la Commission intergouvernementale toute modification de la composition de son actionnariat.
- 18.8 Lorsque, conformément aux dispositions de la Concession, le Concessionnaire communique aux Concedants ou à la Commission intergouvernementale un document pour approbation, autorisation ou observations, ceux-ci font connaître leur décision expresse (sans que l'absence d'une telle décision soit constitutive d'une décision implicite d'acceptation) ou observations dans un délai d'un mois, sauf autre délai prévu par les dispositions de la Concession ou extension de ces délais justifiée par des circonstances particulières, cette extension, qui ne peut dépasser 15 (quinze) jours, étant notifiée au Concessionnaire avant l'expiration du délai initial.
- 18.9 Sauf accord préalable des Concedants, le Concessionnaire s'engage à n'entreprendre aucune activité autre que celles liées à l'exécution de la Concession.
- L'accord visé ci-dessus pourra prévoir les modalités d'une participation des Concedants aux bénéfices que le Concessionnaire réalisera dans le cadre de l'activité considérée. Le même accord prévoira, le cas échéant, si les bénéfices que peut tirer le Concessionnaire de telles activités ainsi que les charges y afférentes (valeur non-amortie des investissements) pourraient être pris en compte dans le calcul des sommes pouvant être dues par application des articles 25 et 26.
- 18.10 Le Concessionnaire ne peut transférer son siège social en dehors du territoire espagnol sauf autorisation préalable des Concedants.

**ARTICLE 19 - PASSATION DE CONTRATS PAR LE CONCESSIONNAIRE**

- 19.1 Le Concessionnaire devra respecter la législation et la réglementation applicables en matière de passation des marchés avec des tiers.
- 19.2 Le Concessionnaire communique à la Commission intergouvernementale, dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur de la Concession, la liste de tous les contrats et contrats de sous-traitance de premier et de rang inférieur, sous réserve que le montant cumulé de chacun de ces derniers sur leur durée dépasse 200.000 (deux-cent mille) euros portant sur les prestations faisant l'objet de la Concession en indiquant l'objet, l'identité du cocontractant, le montant fixé ou prévisionnel du contrat, sa durée et sa date de signature. Cette liste est régulièrement tenue à jour et transmises tous les trois mois aux Concédants et à la Commission intergouvernementale jusqu'à la date de Mise en service, puis annuellement.
- 19.3 Le Concessionnaire communique aux Concédants ou à la Commission intergouvernementale sur simple demande tout contrat figurant sur cette liste. Ils conservent à ces documents leur caractère confidentiel en tant qu'ils contiendraient des informations protégées au titre du secret commercial, précisées par le Concessionnaire.
- 19.4 Le Concessionnaire ne peut, vis à vis des Concédants, se dégager de ses obligations au titre de la Concession du fait de la conclusion de contrats avec des tiers.
- 19.5 Avant le 31 janvier de chaque année, le Concessionnaire fournit à la Commission intergouvernementale la liste des entreprises qui sont intervenues sur le chantier au cours de l'année précédente.

**ARTICLE 20 - RESPONSABILITE A L'EGARD DES USAGERS ET DES TIERS**

- 20.1 Le Concessionnaire est seul et totalement responsable vis-à-vis des Concédants des dommages causés aux usagers, ou à des tiers, qui pourraient résulter de la construction, de l'existence, de l'exploitation ou de l'entretien de la Section Internationale. Il ne peut exercer d'action contre les Concédants à raison de ces dommages, et garantit les Concédants contre toute condamnation susceptible d'être prononcée à leur encontre pour de tels dommages ou préjudices.
- 20.2 Les Concédants et le Concessionnaire s'informent mutuellement, dès qu'ils en ont connaissance, de toute réclamation ou procédure diligentée à leur encontre, ou susceptible de l'être, qui est de nature à porter préjudice à l'autre partie. Ils s'accordent raisonnablement assistance dans leur défense contre de telles réclamations ou procédures.
- 20.3 Aucune réclamation ou procédure mentionnée dans le présent article ne peut faire l'objet d'une transaction sans consultation des parties qui pourraient être tenues à une indemnisation ou à supporter les conséquences d'une telle transaction.
- 20.4 Pour les besoins du présent article, l'expression "les Concédants" englobe toute personne ou organisme agissant pour le compte des Concédants, et notamment la Commission intergouvernementale.

**ARTICLE 21 - ASSURANCES**

- 21.1 Le Concessionnaire souscrit, avant la date du commencement des travaux ou en temps opportun selon la nature des assurances envisagées, les assurances décrites à l'Annexe 13, et maintient ces assurances pendant la durée de la Concession.
- 21.2 Le Concessionnaire communique à la Commission intergouvernementale les polices souscrites visées à l'article 21.1.

**ARTICLE 22 - DUREE DE LA CONCESSION**

La Concession prend fin cinquante années après son entrée en vigueur, sous réserve de l'application des articles 14, 24, 25 et 26 ci-après.

**ARTICLE 23 - FORCE MAJEURE**

- 23.1 Aucune partie à la Concession n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation au titre de la Concession, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements intervenant à tout moment durant la Concession et présentant les caractéristiques de la force majeure, c'est à dire extérieur aux parties, imprévisible et irrésistible.
- 23.2 Si le Concessionnaire invoque la survenance d'un événement de force majeure, il le notifie immédiatement par écrit à la Commission intergouvernementale, en précisant les bases de sa position. Les Concédants notifient dans le délai d'un mois au Concessionnaire leur décision quant au bien fondé de cette prétention.

- 23.3 Si les Concédants invoquent la survenance d'un événement de force majeure, les Concédants le notifient au Concessionnaire afin de recueillir ses observations, que celui-ci lui communique dans le délai d'un mois. A l'issue de ce délai, les Concédants notifient au Concessionnaire leur décision quant à l'existence et aux effets de l'événement de force majeure.
- 23.4 La partie qui invoque un événement de force majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.
- 23.5 La partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.
- 23.6 En dehors des cas expressément prévus par le présent article, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

#### ARTICLE 24 - FAITS NOUVEAUX

- 24.1 Au cas où une modification de la Concession, notamment une modification à la consistance des travaux de réalisation de la Section Internationale autre qu'une modification visée à l'article 9, aurait pour conséquence d'améliorer ou de dégrader l'équilibre économique de la Concession, les parties arrêteront dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires ou de modification de la durée de la Concession, nécessaires pour rétablir cet équilibre.
- Ne sont pas considérées comme des modifications au sens du présent article les adaptations nécessaires pour satisfaire aux prescriptions des Annexes 2 et 3 qui, par erreur ou omission du Concessionnaire, ne seraient pas prévues à l'Avant-Projet ou dans le Projet de Base.
- 24.2 Au cas où une nouvelle réglementation ou mesure, ou une nouvelle interprétation des administrations compétentes en matière fiscale, dès lors que la réglementation, mesure ou interprétation affecte spécifiquement la présente Concession ou les infrastructures de transport, aurait pour conséquence d'améliorer substantiellement ou de dégrader l'équilibre économique de la Concession, les parties arrêteront dans les meilleurs délais, les mesures, notamment tarifaires et de modification de la durée de la Concession, nécessaires pour rétablir cet équilibre.
- Au sens du présent article, constitue une nouvelle réglementation ou mesure, toute norme ou décision adoptée par la République française et le Royaume d'Espagne ou l'un de ces Etats (agissant autrement qu'en qualité de Concédants) ou par l'Union européenne, entrée en vigueur après la date d'entrée en vigueur de la Concession et n'ayant pas fait l'objet d'une publication ou communication officielle, y compris sous forme de projet, avant cette date.
- Toutefois, le présent article ne s'applique pas en cas d'adoption de nouvelles réglementations ou mesures postérieure à la Mise en Service, ayant pour objet d'adapter les normes techniques, environnementales ou de sécurité existantes au progrès scientifique sous réserve qu'il n'en résulte pas de dégradation substantielle de l'équilibre de la Concession.
- 24.3 Au cas où un fait autre que ceux visés aux articles 24.1 et 24.2, imprévisible à la date de la Concession et extérieur aux parties, entraînerait un bouleversement de l'économie de la Concession, le Concessionnaire, dès lors qu'il poursuit l'exécution de ses obligations, peut proposer aux Concédants les mesures, notamment tarifaires ou de modification de la durée de la Concession, strictement nécessaires pour lui permettre d'assurer cette exécution. Les Concédants notifient leur décision concernant de telles propositions dans le délai de 2 (deux) mois.
- 24.4 Les Etats concédants adoptent ou font adopter, conformément au droit communautaire et national applicable en matière de circulations ferroviaires, toute disposition visant à permettre de donner la priorité au trafic international, passagers et fret.
- Le Concessionnaire sera fondé à se prévaloir auprès des Concédants de la dégradation de l'équilibre économique de la Concession mentionné à l'article 24.2 et à ce titre d'obtenir des mesures nécessaires pour le rétablir si :
- le concédant français n'a pas réalisé ou fait réaliser de nouvelles infrastructures permettant au trafic ferroviaire prévisible à la date d'entrée en vigueur de la Concession de circuler sans restriction sur la section Nîmes-Montpellier et,
  - le Concessionnaire peut démontrer que le trafic qui aurait du emprunter la Section Internationale s'en trouve significativement altéré, pour une durée supérieure ou égale à un mois, dans une quelconque des catégories définies à l'article 15.2, que ce soit en nombre de trains ou dans la répartition horaire des trains.

**ARTICLE 25 - RESILIATION**

- 25.1 Au cas où des événements présentant les caractéristiques de la force majeure rendraient impossible pendant une période d'au moins 12 (douze) mois ou qui va nécessairement dépasser douze mois, l'exécution de la Concession, sa résiliation pourra être prononcée par les Concédants ou, à la demande du Concessionnaire, par le tribunal arbitral prévu à l'article 30.
- 25.2 Au cas où, à la suite de la survenance d'un fait visé à l'article 24.3, le bouleversement de l'économie de la Concession serait ou deviendrait irrémédiable, sa résiliation pourra être prononcée par les Concédants ou, à la demande du Concessionnaire, par le tribunal arbitral prévu à l'article 30.
- 25.3 Les Concédants peuvent, moyennant un préavis de 12 (douze) mois qui pourra expirer à la date à laquelle les conditions ci-dessous se trouveront remplies, mettre fin à la Concession pour un motif d'intérêt général si la somme des résultats nets d'exploitation, tels que définis à l'article 14.8, est égale ou supérieure à 1.962.500.000 (un milliard neuf cent soixante deux millions cinq cent mille) euros valeur janvier 2003.

En ce cas, le Concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation correspondant à la somme des trois éléments ci-après :

- A. Pour chacune des années restant à courir jusqu'au terme de la Concession, une annuité déterminée sur la base des produits nets annuels de la Concession.

On entend par produit net annuel, le total des recettes de la Concession exprimées hors taxe sur la valeur ajoutée, diminué des éléments ci-dessous, exprimés hors taxe sur la valeur ajoutée :

- des dépenses engagées pour l'exploitation et pour l'entretien,
- des dépenses engagées pour le renouvellement des ouvrages et du matériel,
- des provisions nettes qui auront été ou auraient dû normalement être constituées en vue de ce renouvellement
- et des amortissements techniques lorsqu'ils sont calculés sur une durée inférieure à celle de la Concession

Ne sont pas compris dans ces dépenses les frais financiers ni les amortissements lorsqu'ils sont étalés sur la durée de la Concession ainsi que les dépenses de premier établissement et investissements sur la Section Internationale après la Mise en Service.

Cette annuité, exprimée hors taxe sur la valeur ajoutée, versée chaque année à partir de l'année de résiliation jusqu'à l'expiration de la Concession, sera égale à la plus élevée des deux valeurs ci-après :

- soit la moyenne des 5 (cinq) produits nets annuels les plus élevés obtenus par le Concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le préavis de rachat est notifié au Concessionnaire ;
- soit le produit net de l'année ayant précédé celle où le préavis de rachat est notifié au Concessionnaire.

Cette annuité sera corrigée annuellement en fonction du coefficient K défini comme suit :

$$K_n = \text{Max} \left[ \left( 50\% \frac{IF_n}{IF_0} + 50\% \frac{IEn}{IE_0} \right) ; K^p \right]$$

où

IF<sub>n</sub> est la valeur de l'indice français des prix à la consommation hors tabac pour le mois de janvier de l'année n et IF<sub>0</sub> est la valeur de ce même indice pour le mois de janvier de l'année précédant celle du préavis,

IEn est la valeur de l'indice espagnol des prix à la consommation hors tabac pour le mois de janvier de l'année n et IE<sub>0</sub> est la valeur de ce même indice pour le mois de janvier de l'année précédant celle du préavis,

K = 1+ la moyenne arithmétique des cinq variations annuelles du produit net annuel au cours des 7 (sept) dernières années précédant celle du rachat, exprimée en pourcentage, à l'exclusion de la variation la plus haute et la plus basse durant cette période de 7 (sept) ans,

K<sup>p</sup> est la valeur de K à la puissance p,

p est le nombre d'années séparant l'année n de celle précédant le préavis et p = 2 pour l'année du rachat et ainsi de suite.

Le versement de l'annuité due une année (n) interviendra avant le 30 juin de l'année n.

- B. Une indemnité exprimée hors taxe sur la valeur ajoutée versée le 30 juin de l'année de résiliation, égale à la somme des amortissements résiduels, calculés selon la norme comptable applicable à la date effective de résiliation, relatifs aux investissements de renouvellement liés à la Concession réalisés par le Concessionnaire.

Si l'annuité versée au paragraphe A ci-dessus, ou l'indemnité versée au paragraphe B ci-dessus, est soumise à la taxe sur la valeur ajoutée en Espagne et / ou en France, son montant sera augmenté du montant de la taxe sur la valeur ajoutée applicable, au taux en vigueur à la date de paiement concerné.

C. Le cas échéant, le montant des taxes sur la valeur ajoutée dues par le Concessionnaire aux administrations fiscales espagnoles et françaises au titre des biens remis au, ou repris par les Concédants.

A la suite d'une telle résiliation, les Concédants se substituent au Concessionnaire, sauf en ce qui concerne ses contrats portant sur le financement, pour l'exécution des engagements pris par lui dans des conditions normales en vue de l'exécution de la Concession.

25.4 Le présent article 25 est sans préjudice du prononcé de la déchéance au titre de l'article 26 et des autres causes de résiliation résultant des principes communs aux règles applicables en France et en Espagne aux concessions de travaux et de services publics.

25.5 En cas de résiliation par application de l'article 25, à l'exception de l'article 25.3, les Concédants indemniseront le Concessionnaire du montant égal à  $(100 - X)\%$ , « X » correspondant au pourcentage défini à l'article 26.8, de la valeur nette comptable, répondant aux conditions des articles 26.6 B 1 et 26.7 D 1, non compris les frais financiers de toutes natures, à l'exception des frais financiers intercalaires durant la période de construction, des biens de retour et à la valeur nette comptable des biens de reprises sur lesquels ils auront exercé leur faculté de reprise.

#### ARTICLE 26 - DECHEANCE

26.1 Les Concédants peuvent prononcer la déchéance du Concessionnaire si celui-ci :

- (i) retarde l'exécution des travaux de réalisation de la Section Internationale ou des autres prestations dans des proportions telles que la Mise en Service n'est ou ne pourra en aucun cas avoir lieu dans les 18 (dix-huit) mois à compter de la Date Contractuelle d'Achèvement prévue à l'article 8.16 ;
- (ii) interrompt durablement ou de manière répétée, sans autorisation ni motif légitime, l'exploitation de la Section Internationale ;
- (iii) ne produit pas ou ne maintient pas, pour leur montant nominal, le cas échéant actualisé, dans le délai contractuel, l'une des garanties prévues à l'article 17. Par exception aux dispositions de l'article 26.6 ci-après, la déchéance est prononcée sans aucune indemnité au bénéfice du Concessionnaire en cas de méconnaissance de la présente obligation concernant la garantie prévue à l'article 17.3.

26.2 Tout éventuel autre cas de manquement par le Concessionnaire à ses obligations contractuelles peut donner lieu à déchéance prononcée par les Concédants dans les conditions prévues au présent article dès lors que ce ou ces manquement(s) est (sont) individuellement ou globalement d'une particulière gravité et compromet(tent) la poursuite de la Concession dans des conditions normales.

26.3 Lorsque les Concédants considèrent que le motif de la déchéance est justifié, après avoir éventuellement mis en œuvre les dispositions de l'article 27, pour tous les cas de déchéance relevant du (ii) et (iii) ci-dessus, ils adressent une mise en demeure au Concessionnaire de remédier au(x) manquement(s) dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la réception de la mise en demeure. Si à l'expiration de ce délai, le Concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations, les Concédants peuvent prononcer la déchéance.

26.4 Pour le cas de déchéance prévu au (i) ci-dessus, les Concédants se bornent à notifier au Concessionnaire de leur intention de prononcer la déchéance au terme fixé par ladite notification, qui ne peut être inférieure à 2 (deux) mois. Le Concessionnaire peut néanmoins, dans ce délai, s'agissant du retard futur mais certain, apporter tous éléments nécessaires en vue de démontrer aux Concédants que les mesures prises ou à prendre permettent de s'assurer que le délai prévu audit (i) ne sera pas dépassé. Si les Concédants approuvent ces éléments, ils suspendent la mesure de déchéance.

Ce délai peut être employé pour permettre aux créanciers financiers du Concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet et dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, de proposer une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat. Si, à l'expiration du délai de 2 (deux) mois à compter de la notification, le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une telle entité substituée, ou si les Concédants ont refusé de façon motivée de donner leur accord à la substitution, la mesure de déchéance est prononcée.

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 27.7, les Concédants prennent toutes mesures qu'ils estiment utiles pour assurer la continuité de l'exploitation aux frais et risques du Concessionnaire

26.5 Toutefois, pour les cas de déchéance prononcés en vertu du (ii) et (iii) ci-dessus, les Concédants sursoient à la prise d'effet de la déchéance prononcée par application de l'article 26.3 pour permettre aux créanciers financiers du Concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet et dans le respect de la législation et de la réglementation applicables, de proposer, dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la notification du prononcé de la déchéance, une entité substituée pour poursuivre l'exécution du contrat.

Si, à l'expiration de ce délai, le représentant des créanciers financiers n'a pas proposé une telle entité substituée, ou si les Concédants ont refusé de façon motivée de donner leur accord à la substitution, la mesure de déchéance entre en vigueur. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 27.6, les Concédants prennent toutes mesures qu'ils estiment utiles pour assurer la continuité de l'exploitation aux frais et risques du Concessionnaire.

26.6 Si les Concédants prononcent la déchéance avant la date de Mise en Service de la Section Internationale, le Concessionnaire devra, pour solde de tout compte, verser aux Concédants une somme globale d'un montant égal à (A) – (B). Si le chiffre résultant de ce calcul est négatif, le Concessionnaire reçoit ce même montant des Concédants.

(A) correspond au plus important des deux chiffres (A-1) et (A-2) suivants :

(A-1) : le montant de la garantie d'exécution des travaux qui est ou devrait être constituée ou maintenue en application des dispositions de l'article 17 ;

(A-2) : le montant du préjudice subi par les Concédants du fait de la carence du Concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé par addition des éléments A-2-a à A-2-d suivants :

- A-2-a : préjudice forfaitaire lié au retard dans la réalisation et mise en exploitation de la Section Internationale : 2 (deux) % du coût prévisionnel de construction jusqu'à la Mise en service, soit 17.870.000 (dix sept millions huit cent soixante dix mille) euros valeur janvier 2003, actualisé selon la formule prévue à l'article 14.4.4 ci-dessus;
- A-2-b : préjudice forfaitaire lié au renchérissement du projet, selon le cas :
  - soit 16 (seize) % du coût prévisionnel de construction de la Section Internationale jusqu'à la Mise en Service, soit 142.960.000 (cent quarante deux millions neuf cent soixante mille) euros valeur janvier 2003, actualisé selon la formule prévue à l'article 14.4.4 ci-dessus, dans l'hypothèse où le génie civil du tunnel du Perthus ne serait pas achevé ;
  - soit 12 (douze) % du coût prévisionnel de construction de la Section Internationale jusqu'à la Mise en Service soit 107.220.000 (cent sept millions deux cent vingt mille) euros valeur janvier 2003, actualisé selon la formule prévue à l'article 14.4.4 ci-dessus dans l'hypothèse où le génie civil du tunnel du Perthus serait achevé ;
- A-2-c : préjudice réel, direct et certain, correspondant à la mise en sécurité du chantier, calculé sur la base des frais engagés ou qu'il est prévu d'engager, et arrêté dans les 6 (six) mois suivant la prise d'effet de la déchéance dans les conditions prévues à l'article 26.4 et 26.5. Le montant correspondant est plafonné à 5 (cinq) millions d'euros ;
- A-2-d : préjudice réel, direct et certain, correspondant à la mise en conformité des travaux utiles à la constitution des biens de retour et des biens de retour réalisés en méconnaissance des prescriptions techniques ou fonctionnelles de la Concession.  
Ce préjudice comprend, le cas échéant, la destruction ou l'enlèvement desdits travaux et biens à cet effet ainsi que l'enlèvement des travaux et installations provisoires. Ce montant, qui n'est pas plafonné, est, à titre provisionnel ou définitif, arrêté par les Concédants dans les 6 (six) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance.

(B) Le montant égal à (100-X) %, où X est défini à l'article 26.8 de la somme de :

(B-1) : la valeur nette comptable, non compris les frais financiers de toutes natures à l'exception des frais financiers intercalaires durant la période de construction, des biens de retour acquis, réalisés ou en cours de réalisation, Cette valeur ne tient pas compte des éventuelles déductions imposées par les normes comptables en vigueur en raison d'éventuels défauts affectant lesdits biens dès lors que ces derniers nécessitent une mise en conformité telle que prévue au A-2-d ci-dessus. La valeur nette comptable visée au présent article ne comprend pas les biens ou

éléments corporels ou incorporels acquis par le Concessionnaire après la date de déchéance. Elle ne comprend pas non plus les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le Concessionnaire postérieurement à la date de mise en demeure ou de notification si les Concédants n'ont pas préalablement approuvés ces acquisitions, ni ceux acquis dans la période précédant immédiatement la mise en demeure ou la notification si les Concédants peuvent légitimement en contester l'acquisition ;

(B-2) : La valeur nette comptable des biens pour lesquels les Concédants exercent leur droit de reprise à l'occasion du prononcé de la déchéance.

Le montant (B) est évalué par un ou plusieurs experts désignés par les Concédants, qui agit de manière indépendante des parties, dans le délai de 6 (six) mois suivant la prise d'effet de la déchéance. Les experts sont notamment chargés de vérifier, le cas échéant, la justification d'un écart entre les coûts réels de la Concession par rapport aux coûts prévisionnels des travaux. Le montant des honoraires dus auxdits experts est déduit du montant (B).

Dans l'attente de l'accord des Parties, le montant évalué par cet expert, de même que les montants arrêtés de façon provisionnelle par les Concédants, sont utilisés pour établir un arrêté provisionnel du montant (A)-(B). Les Concédants versent au Concessionnaire 70 (soixante-dix) % de ce montant dans les trois mois suivant l'arrêté provisionnel des comptes. Les 30 (trente) % restants sont versés, le cas échéant, à l'issue de la procédure d'arbitrage prévue à l'article 30 ci-dessous, ou en cas de renonciation définitive des parties à recourir à un tel arbitrage, dans les trois mois suivant cette décision.

- 26.7 Si les Concédants prononcent la déchéance après la date de Mise en Service, le Concessionnaire devra verser aux Concédants, pour solde de tout compte, une somme d'un montant égal à (C) – (D). Si le chiffre résultant de ce calcul est négatif, le Concessionnaire reçoit ce même montant des Concédants.

(C) est le montant du préjudice subi par les Concédants du fait de la carence du Concessionnaire et du prononcé de la déchéance. Ce montant est calculé par addition des éléments C-1 à C-4 suivants :

- C-1 : préjudice forfaitaire lié aux troubles induits par le ou les manquements du Concessionnaire compromettant l'exploitation dans de bonnes conditions de la Section Internationale, 7 (sept) millions d'euros ;
- C-2 : préjudice forfaitaire lié au transfert aux Concédants du risque lié à la fréquentation de la Section Internationale : 100 (cent) millions d'euros; Ce montant est diminué de 5 (cinq) millions d'euros par période quinquennale à compter de la onzième année suivant la date d'entrée en vigueur de la Concession.
- C-3 : préjudice réel, direct et certain, correspondant aux coûts de mise en conformité des biens de retour avec les prescriptions techniques et fonctionnelles de la Concession. Ce montant qui n'est pas plafonné est, à titre provisionnel ou définitif, arrêté par les Concédants dans les 6 (six) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance.
- C-4 : montant éventuel des sommes correspondant à des créances de tiers (au sens de l'article 3.4 de la Directive n° 93/37 du 14 juin 1993) au paiement desquelles le Concessionnaire serait tenu s'il n'était pas en redressement ou en liquidation judiciaire et peuvent à bon droit être réclamées aux Concédants. Le Concessionnaire transmet à cet effet aux Concédants dans le mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance, tous documents ou demandes de ces créanciers. Les Concédants peuvent par ailleurs prendre toute disposition pour recueillir des informations auprès des tiers à cet effet. Ce montant est arrêté dans les 6 (six) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance.

(D) Le montant égal à  $(100 - X) \%$ , où X est défini à l'article 26.8 de la somme de :

- D-1 : La valeur nette comptable, non compris les frais financiers de toutes natures, à l'exception des frais financiers intercalaires durant la période de construction, des biens de retour acquis, réalisés ou en cours de réalisation. Cette valeur ne tient pas compte des éventuelles déductions qui seraient imposées par les normes comptables en vigueur en raison d'éventuels défauts affectant lesdits biens dès lors que ces derniers font l'objet d'une mise en conformité telle que prévue au C-3 ci-dessus

La valeur nette comptable visée au présent article ne comprend pas les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le Concessionnaire après la date de déchéance. Elle ne comprend pas non plus les biens ou éléments corporels ou incorporels acquis par le Concessionnaire postérieurement à la date de mise en demeure si les Concédants n'ont pas préalablement approuvé ces acquisitions, ni ceux acquis dans la période précédant immédiatement la mise en demeure si les Concédants peuvent légitimement en contester l'acquisition;

- D-2 : La valeur nette comptable des biens pour lesquels les Concedants exercent leur droit de reprise à l'occasion du prononcé de la déchéance.

Le montant (D) est évalué par un expert ou un collège d'experts désigné par les Concedants, qui agit de manière indépendante des parties, dans le délai de 6 (six) mois suivant l'entrée en vigueur de la déchéance. Les experts sont notamment chargés de vérifier, le cas échéant, la justification d'un écart entre les coûts réels de la concession par rapport aux coûts prévisionnels des travaux. Le montant des honoraires dus auxdits experts est déduit du montant (D).

L'ensemble des montants stipulés au présent article sont exprimés en euros en valeur de la date de Mise en Service, le résultat de (C) - (D) étant révisé à la date de déchéance par application du taux moyen des indices français et espagnol des prix à la consommation hors tabac.

Dans l'attente de l'accord des Parties, le montant évalué par cet expert, de même que les montants arrêtés de façon provisionnelle par les Concedants, sont utilisés pour établir un arrêté provisionnel du montant (C)-(D). Les Concedants versent au Concessionnaire 70 (soixante-dix) % de ce montant dans les trois mois suivant l'arrêté provisionnel des comptes. Les 30 (trente) % restants sont versés, le cas échéant, à l'issue de la procédure d'arbitrage prévue à l'article 30 ci-dessous, ou en cas de renonciation définitive des parties à recourir à un tel arbitrage, dans les trois mois suivant cette décision.

- 26.8 « X » correspond au pourcentage que représente le montant total des subventions perçues par le Concessionnaire, à la date de prononcé de la déchéance, par rapport à la valeur brute comptable, non compris les frais financiers de toutes natures, des biens de retour acquis, réalisés ou en cours de réalisation des biens de retour répondant au B1 et D1 des articles 26.6 et 26.7 ci-dessus et à la valeur nette comptable des biens de reprise, tels qu'ils apparaissent au bilan du Concessionnaire à la date de déchéance, tous ces montants étant actualisés au taux de 7 (sept) % à la date de Mise en Service ou à la date du prononcé de la déchéance si celle-ci est antérieure.
- 26.9 Lorsque le Concessionnaire est redevable d'une somme en application des articles 26.6 ou 26.7, il est convenu entre les parties que les Concedants appelleront la garantie en vigueur en application de l'article 17, le montant ainsi appelé en vertu de la garantie, effectivement versé et non contesté, venant en déduction des sommes dues aux Concedants. Lorsque les Concedants sont ou pourraient être redevables d'une somme en application des articles 26.6 ou 26.7, ils appellent la garantie en vue de l'indemnisation du préjudice forfaitaire qu'ils subissent. La somme ainsi recouvrée et non contestée vient s'ajouter, *in fine*, au montant du au Concessionnaire par les Concedants en application des articles 26.6 ou 26.7.
- 26.10 Dans l'hypothèse où la carence du Concessionnaire justifiant le prononcé de la déchéance constitue un abandon de la Concession après Mise en Service (c'est à ainsi lorsqu'il ressort des faits que le Concessionnaire s'est volontairement abstenu de remédier, avec les moyens dont il dispose, aux carences constatées dans l'exécution de la Concession et faisant l'objet de la mise en demeure prévue à l'article 26.3 ci-dessus), les Concedants réduisent l'indemnité éventuellement due par eux au Concessionnaire par application de l'article 26.7 de 20 (vingt) %. Une telle réduction est pareillement appliquée par le tribunal arbitral visé à l'article 30.
- 26.11 Le Concessionnaire et les Concedants font leurs meilleurs efforts pour procéder à la détermination des sommes dues en application du présent article et à leur versement dans les meilleurs délais et dans des conditions appropriées, en prenant en compte les intérêts de la concession et les contraintes qui s'imposent aux différents intervenants à cet égard.

#### ARTICLE 27 - PENALITES ET MESURES COERCITIVES

- 27.1 Les Concedants peuvent exiger du Concessionnaire, après mise en demeure infructueuse, le versement d'une pénalité pur tout manquement à ses obligations au titre de la Concession. Le délai fixé par la mise en demeure tiendra compte de la nature du manquement invoqué.

Aucune mise en demeure ne sera requise avant application de plein droit des pénalités dans les cas visés aux articles 27.2 à 27.4.

- 27.2 Au cas où le manquement serait un retard dans la Mise en Service par rapport à la Date Contractuelle d'Achèvement, la pénalité sera, par jour de retard au-delà de 60 (soixante) jours:

- 20.000 (vingt mille) euros pendant 90 (quatre-vingt dix) jours suivant l'expiration des 60 (soixante) jours visés à l'alinéa ci-dessus ;
- 40.000 (quarante mille) euros pendant les 180 (cent quatre-vingt) jours suivant le délai mentionné ci-dessus ;
- 60.000 (soixante mille) euros pendant les jours suivants.

Le montant cumulé des pénalités, qui pourront être perçues au titre de l'article 27.2 ne pourra excéder 22.000.000 (vingt deux millions) d'euros.

- 27.3 En cas d'incident imputable au Concessionnaire, entraînant un retard pour au moins un train, d'une durée supérieure à trente minutes (cf Annexe 9) il pourra être appliqué une pénalité égale à :
- (i) pour chaque incident entraînant des retards compris entre trente minutes et quatre heures : 5.000 (cinq mille) euros pour le premier incident, 10.000 (dix mille) euros le deuxième, le montant de chaque pénalité étant ensuite augmenté de 10.000 (dix mille) euros par incident supplémentaire par rapport à la pénalité précédente, la pénalité revenant à 5.000 (cinq mille) euros chaque année ;
  - (ii) pour chaque incident entraînant des retards supérieurs à quatre heures, 10.000 (dix mille) euros pour le premier incident, 20.000 (vingt mille) euros pour le second incident, le montant de chaque pénalité étant augmenté de 20.000 (vingt mille) euros par incident supplémentaire par rapport à la pénalité précédente, la pénalité revenant à 10 000 (dix mille) euros chaque année ;
- 27.4 Dans le cas où le taux de régularité défini à l'Annexe 7 ne serait pas atteint, il pourra être appliqué, annuellement, une pénalité égale à :
- (i) 40.000 (quarante-mille) euros par dixième de pour cent d'écart jusqu'à 0,5 (un demi) % d'écart ;
  - (ii) 160.000 (cent soixante mille) euros par dixième de pour cent d'écart au-delà de 0,5 (un demi) % et jusqu'à 1 (un) % d'écart ;
  - (iii) 300.000 (trois cent mille) euros par dixième de pour cent d'écart au-delà de 1 (un) % d'écart.
- 27.5 Dans tous les autres cas de manquement, notamment au regard de la qualité de service telle que définie dans l'autorisation de réseau, la pénalité sera fixée par les Concédants à un montant par jour de manquement calculé à compter de l'échéance de la mise à demeure correspondante, proportionné à la gravité du manquement mais n'excédant pas 6.000 (six mille) euros par jour et par manquement.
- 27.6 Le montant des pénalités fixé au présent article est en valeur janvier 2003. Ces montants seront actualisés en appliquant un coefficient  $K1$ , où  $K1 = 50\% (If(1) / If(0)) + 50\% (Ie(1)/Ie(0))$  où  $Ie(0)$  et  $If(0)$  sont les valeurs respectives pour janvier 2003 des indices des prix à la consommation hors tabac respectivement en Espagne et en France, et  $Ie(1)$  et  $If(1)$  sont les valeurs respectives de ces mêmes indices au troisième mois précédant la date à compter de laquelle la pénalité sera calculée.
- 27.7 Sans préjudice de l'application des pénalités, les Concédants peuvent, à l'issue du délai fixé par eux dans une mise en demeure lui ayant été adressée, provisoirement se substituer au Concessionnaire aux frais de celui-ci, pour l'exécution d'obligations qu'il n'aurait pas exécutées.
- 27.8 Les montants dus par le Concessionnaire aux Concédants à titre de pénalité ou à tout autre titre en rapport avec la Concession sont versés dans un délai d'un mois et porteront au-delà et de plein droit intérêts à un taux annuel égal à la moyenne des taux d'intérêts légaux en vigueur en France et en Espagne. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.
- 27.9 En cas de retard par les Concédants, constaté par rapport aux délais fixés dans la Concession :
- à faire connaître leur décision concernant une demande d'approbation au titre des articles 8.3, 8.4 et 10.2 ;
  - à faire l'inspection visée à l'article 10.1 ou à délivrer l'autorisation de Mise en Service ;
- la Date Contractuelle d'Achèvement sera prorogée dans la mesure strictement nécessaire pour compenser le retard éventuellement subi par le Concessionnaire dans la réalisation des travaux ou la Mise en Service du fait de ces retards par les Concédants.
- 27.10 Nonobstant les dispositions de l'article 23.6, en cas de retard du Concessionnaire pour une cause qui lui est extérieure et totalement hors de son contrôle, les Concédants, s'il apparaît que le Concessionnaire a mis en œuvre tous les moyens qui étaient ou auraient du raisonnablement être à sa disposition pour faire face aux conséquences de ladite cause, font bénéficier celui-ci d'une prorogation contractuelle des délais considérés.
- 27.11 Le Concessionnaire bénéficie d'une telle extension en cas d'annulation ou de suspension d'une décision administrative, autre que la DUP ou la DIA, émanant de l'un des Etats concédants qui serait indispensable à la poursuite de l'objet de la Concession dès lors que le Concessionnaire ne sera aucunement responsable d'une telle annulation ou suspension.

27.12 Les décisions des Concédants visées au 27.10 et 27.11 ci-dessus sont prises par les Concédants sur la base d'un mémoire justificatif détaillé produit par le Concessionnaire.

#### ARTICLE 28 - REPRISE DES INSTALLATIONS

- 28.1 A l'expiration du délai visé à l'article 22, et en cas de résiliation ou de déchéance en vertu des stipulations des articles 25 et 26 :
- les biens de retour ayant un caractère immobilier et les biens de reprise ayant ce même caractère et ayant fait l'objet de l'exercice du droit de reprise (ou la partie de ces biens située sur le territoire de l'un des Etats) feront retour à l'Etat sur le territoire duquel ils sont situés ou deviendront sa propriété ;
  - les biens de retour ayant un caractère mobilier et les biens de reprise ayant ce même caractère et ayant fait l'objet de l'exercice du droit de reprise feront retour aux Concédants et/ou deviendront propriété commune des Concédants.
- 28.2 Le retour aux Concédants des biens de retour se fait gratuitement sans préjudice, le cas échéant, des indemnités dues au titre des articles 25 et 26. L'exercice par les Concédants à l'expiration du délai visé à l'article 22 de leur droit de reprise se fait moyennant le paiement au Concessionnaire de la valeur nette comptable des biens concernés.
- A l'expiration du délai visé à l'article 22, le Concessionnaire remet la Section Internationale aux Concédants dans les conditions fixées à l'Annexe 8.
- 28.3 A la date effective de résiliation ou de déchéance en vertu de l'article 25 ou 26, le Concessionnaire, lorsque les circonstances ne l'interdisent pas, remet la Section Internationale aux Concédants dans le même état que celui prévu à l'Annexe 8 . A cette date, les Concédants et le Concessionnaire font dresser un procès-verbal de remise contradictoire.

#### ARTICLE 29 - CESSION

- 29.1 La Cession ne peut, sans autorisation expresse et préalable des Concédants, faire l'objet d'une cession totale ou partielle par le Concessionnaire ou faire l'objet d'une sûreté consentie par le Concessionnaire.
- 29.2 Le présent article ne fait pas obstacle à une cession ou sûreté portant uniquement sur les créances de sommes d'argent dont les Concédants deviendraient éventuellement redevables envers le Concessionnaire en vertu de, ou en rapport avec, la Cession. L'autorisation des Concédants sera nécessaire en cas de cession par le Concessionnaire à un véhicule de titrisation de ses créances de redevances sur les usagers. Une décision éventuelle de refus devra être dûment motivée par les Concédants.
- 29.3 Les Concédants conviennent de verser directement aux créanciers financiers préalablement désignés par le Concessionnaire tout montant dont les Concédants seraient redevables envers lui sous réserve :
- (i) de la légalité d'un tel versement au bénéfice desdits tiers ;
  - (ii) des exceptions de toutes natures que les Concédants auraient été en droit d'opposer au Concessionnaire dans le cadre du paiement de la créance concernée ;
  - (iii) lorsque la somme est versée en application des articles 26.6 et 26.7, de la remise préalable par les créanciers financiers concernés d'une garantie à première demande de reversement du trop perçu permettant aux Concédants de récupérer les sommes ainsi versées si elles venaient, *in fine*, à n'être pas dues en vertu d'une décision du tribunal arbitral prévu à l'article 30.

#### ARTICLE 30 - ARBITRAGE ET DROIT APPLICABLE

- 30.1 Tous différends relatifs à la Cession impliquant les Concédants et le Concessionnaire sont soumis, à la demande de l'une ou l'autre partie, au tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions de l'article 10 de l'Accord de Madrid.
- 30.2 Préalablement à une telle saisine, lorsque le différend est soulevé par le Concessionnaire, celui-ci doit adresser une demande formelle et motivée par écrit aux Concédants. Cette demande fait valoir de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et juridiques qui motivent la demande du Concessionnaire. Les Concédants se prononcent par écrit sur une telle demande dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Passé ce délai, le Concessionnaire peut saisir le tribunal arbitral.
- 30.3 Si les Concédants ne peuvent, en l'état de leur connaissance des éléments fondant la demande du Concessionnaire, y répondre de manière favorable sans toutefois la rejeter dans son principe, ils peuvent proposer au Concessionnaire, dans le délai d'un mois précité, une démarche de conciliation préalable.
- Le Concessionnaire se prononce dans un délai de 7 (sept) jours sur le principe de la démarche proposée.

En cas d'accord, les parties désignent conjointement, dans un délai de 15 (quinze) jours à compter de la formalisation de l'accord de principe du Concessionnaire un ou plusieurs conciliateurs, personnalités indépendantes spécialisées en matière juridique et / ou technique, selon l'importance du litige et sa nature. Passé ce délai de 15 (quinze) jours, les parties sont réputées avoir renoncé à la procédure de conciliation préalable.

Les parties conviennent conjointement du délai laissé au conciliateur en vue de la remise du rapport de conciliation qui ne pourra être inférieur à 30 (trente) jours ni supérieur à 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de sa saisine. Celui-ci remettra son rapport sur le fondement des documents écrits qui lui sera remis par les parties, celles-ci entendues.

Les parties se prononceront, le cas échéant sous l'égide du ou des conciliateurs désignés, dans un délai de 15 (quinze) jours à compter de la remise du rapport de conciliation. A défaut d'accord, le tribunal arbitral est saisi à l'initiative de la partie la plus diligente. En cas de tentative de conciliation, les Concédants et le Concessionnaire font leurs meilleurs efforts pour procéder à la désignation des arbitres dans le délai d'un mois.

30.4 Le siège de l'arbitrage est fixé à Bruxelles.

30.5 Le droit applicable à la Concession est :

- les dispositions de la présente Concession, et
- les principes communs aux règles applicables en France et en Espagne aux concessions de travaux et services publics y compris les règles dégagées par les juridictions administratives suprêmes en la matière; si aucun principe commun ne peut être dégagé pour résoudre une question déterminée, les arbitres appliquent la règle qui, compte tenu des intérêts publics en cause, leur paraîtra la mieux adaptée à l'intérêt de la Concession, choisie parmi les règles applicables en France ou en Espagne, ou inspirée de celles-ci.

#### ARTICLE 31 - LANGUE

La Concession est signée en langues française et espagnole. Les deux versions ont la même force obligatoire.

Tous les documents communiqués par le Concessionnaire au titre de la Concession le sont dans les deux langues, et aucune communication n'est valablement faite tant que les deux versions n'auront pas été remises aux Concédants, à la Commission intergouvernementale ou aux organismes visés à l'article 18.2, selon les cas.

#### ARTICLE 32 - NOTIFICATIONS

32.1 Les notifications effectuées en vertu de la Concession seront faites aux adresses suivantes :

- Concédants :

Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Direction des transports terrestres

Sous- direction des transports ferroviaires

Arche Sud

92055 Paris la Défense Cedex 04

Ministerio de Fomento

Direccion General de Ferrocarriles

Plaza de los Sagrados Corazones, 7

28036 Madrid

- Concessionnaire:

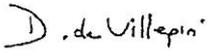
TP FERRO CONCESIONARIA S.A.

Vía Layetana 33, 5<sup>a</sup> planta

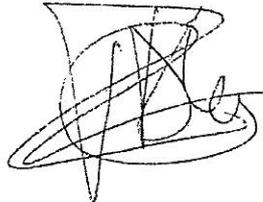
E-08003-Barcelona

32.2 Toutes les communications en vertu de la Concession doivent se faire par écrit pour être valables.

Le ministre des affaires étrangères,

  
Dominique de Villepin

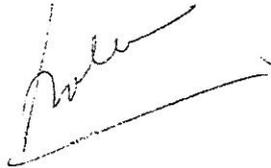
Le ministre des travaux publics,

  
Francisco Alvarez-Cascos

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

  
Francis Mer

Le ministre de l'équipement, des transports,  
du logement, du tourisme et de la mer,

  
Gilles de Robien

Le président de TP Ferro Concesionaria, S.A.

  
Claude Gendreau

*Nota.* – Les annexes et les appendices peuvent être consultés au ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, direction des transports terrestres, sous-direction des transports ferroviaires, arche sud, 92055 La Défense.

**ABONNEMENTS**  
(tarifs 2004)

CODE	EDITION	TARIF France	FRANCE Participation forfaitaire aux frais d'expédition*
13	<b>DOCUMENTS ADMINISTRATIFS</b>  Un an .....	<i>Euros</i>  <b>61,00</b>	<i>Euros</i>  <b>29,40</b>
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande			
Tout paiement à la commande facilitera son exécution			
Outre-mer : uniquement par avion, tarif sur demande Etranger : paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination (*) Décret n° 2003-1061 du 7 novembre 2003			
DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 STANDARD : 01-40-58-75-00 – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : 01-40-58-79-79 – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : 01-45-79-77-57			

**Le numéro : 1,40 €**



## Liste des productions

Production n° 1 : Autorisation de mise en service partielle du 15 décembre 2010

Production n° 2 : Autorisation de mise en service du 17 janvier 2013

Production n° 3 : contrat de concession article 10 – mise en service

