

29 JUILLET 1987

(1) THE CHANNEL TUNNEL GROUP LIMITED

(2) FRANCE-MANCHE S.A.

(3) THE BRITISH RAILWAYS BOARD

(4) LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONVENTION D'UTILISATION

SOMMAIRE

Article	Page
1. DEFINITIONS ET INTERPRETATION.....	2
2. OBLIGATIONS DES CONCESSIONNAIRES.....	5
3. OBLIGATIONS DES RESEAUX.....	7
4. LIAISON TECHNIQUE.....	10
5. PREVISIONS DE TRAFIC.....	10
6. UTILISATION DU LIEN FIXE.....	11
7. PAIEMENTS AU TITRE DE L'UTILISATION.....	13
8. VERIFICATION.....	17
9. PAIEMENTS ET INDEXATION.....	19
10. COUTS D'EXPLOITATION.....	21
11. CIRCULATION DES TRAINS.....	23
12. PERSONNEL.....	24
13. ENTRETIEN.....	25
14. SECURITE ET SURETE.....	26
15. PROCEDURES D'URGENCE.....	26
16. REGLEMENTS DIVERS.....	27
17. CONTROLES FRONTALIERS.....	27
18. RESPONSABILITE ET RECOURS.....	27
19. ASSURANCES.....	28
20. PENALITES.....	30
21. CIRCONSTANCES EXONERATOIRES.....	30
22. STATUT DES RESEAUX.....	31
23. ADHESION AUX ORGANISATIONS FERROVIAIRES INTERNATIONALES.....	32
24. DUREE, SUSPENSION ET RESILIATION.....	32
25. COMMERCIALISATION.....	33
26. CESSION DE DROITS.....	33
27. LA CONCESSION.....	33
28. DIVERS.....	34
29. LOI APPLICABLE.....	35
30. CONCILIATION, ARBITRAGE, IMMUNITE ET DOMICILIATION.....	35
31. ENTREE EN VIGUEUR.....	36
32. TRAINS CONVENTIONNELS.....	37
ANNEXE I: BREVE DESCRIPTION DU LIEN FIXE.....	39
ANNEXE II: PARTIE A1 : GENERALITES.....	41
PARTIE B1 : INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE BR.....	42
PARTIE C1 : INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE SNCF.....	43
PARTIE A2 : GENERALITES.....	44
PARTIE B2 : INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE BR.....	45
PARTIE C2 : INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE SNCF.....	46
ANNEXE III: SPECIFICATIONS TECHNIQUES DU LIEN FIXE.....	47
ANNEXE IV: PREVISIONS DE TRAFIC.....	50
ANNEXE V: COUTS D'EXPLOITATION.....	51
ANNEXE VI: CHARGES D'UTILISATION.....	71
ANNEXE VII: REDUCTIONS DES CHARGES D'UTILISATION.....	73
ANNEXE VIII: PARTIE A : DOCUMENTATION HORAIRE.....	78
PARTIE B : DOCUMENT HORAIRE.....	79
ANNEXE IX: DETERMINATION DU NOMBRE DE SILLONS STANDARDS.....	81
UTILISES PAR UN TRAIN.....	81
SIGNATURES.....	82

CONVENTION D'UTILISATION

ENTRE LES PARTIES SOUSSIGNEES:

- (1) THE CHANNEL TUNNEL GROUP LIMITED, Portland House, Stag Place, Londres SW1E 5BT (ci-après dénommée "CTG");
- (2) FRANCE MANCHE S.A., Tour Franklin, 100 Terrasse Boieldieu, Puteaux Cédex 11, 92081 Paris La Défense (ci-après dénommée "FM");
- (3) THE BRITISH RAILWAYS BOARD, Euston House, 24 Eversholt Street, Londres NW1 1DZ (ci-après dénommée "BR"); et
- (4) LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS, 88 rue Saint Lazare, 75009 Paris (ci-après dénommée "SNCF").

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE QUE:

A. Par acte en date du 14 mars 1986, CTG et FM (ci-après ensemble dénommés les "Concessionnaires"), le Secrétaire d'Etat au Transport du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Ministre français de l'Urbanisme, du Logement et des Transports ont signé un accord (ci-après dénommé la "Concession").

Aux termes de la Concession, les Concessionnaires ont conjointement et solidairement obtenu le droit de procéder à la conception, au financement, à la construction et à l'exploitation d'un lien fixe sous la Manche (ci-après dénommé le "Lien Fixe"), entre le département du Pas-de-Calais en France et le Comté de Kent en Angleterre.

B. Par acte en date du 24 septembre 1986 intitulé protocole d'accord (ci-après dénommé le "Protocole d'Accord"), les Concessionnaires ainsi que BR et SNCF (ci-après ensemble dénommés les "Réseaux"), se sont mis d'accord sur les principes et conditions selon lesquels les Concessionnaires permettront aux Trains des Réseaux de circuler dans le Lien Fixe à partir de la Date d'Ouverture et pendant toute la Durée de la Concession, ainsi que sur les conditions selon lesquelles les Réseaux assureront la réalisation de certaines infrastructures ferroviaires.

C. La présente Convention d'Utilisation constitue l'accord appelé, aux termes du Protocole d'Accord, à être substitué audit Protocole d'Accord.

D. Les Concessionnaires assurent ensemble les opérations de construction et d'exploitation du Lien Fixe dans le cadre d'un "Partnership" régi par le droit anglais et d'une société en participation régie par le droit français.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT:

1. DEFINITIONS ET INTERPRETATION

1.1 Dans la présente Convention, y compris dans l'exposé préalable et dans les annexes, les termes et expressions suivants auront les significations indiquées ci-dessous, sauf lorsque le contexte requiert une signification différente:

"Accord Particulier" tout accord écrit complémentaire ainsi dénommé, envisagé par la présente Convention entre les Concessionnaires et les Réseaux;

"AIM" Accord concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises tel qu'en vigueur au moment considéré;

"AIV" Accord concernant le Transport International Ferroviaire des Voyageurs et des Bagages tel qu'en vigueur au moment considéré;

"année" une année calendaire;

"Banques de Référence" (i) pour les montants en francs français, Crédit Lyonnais, Banque Nationale de Paris, et Banque Indosuez, ou toute banque leur succédant ou leur étant substituée d'un commun accord entre les parties;

(ii) pour les montants en livres sterling, National Westminster Bank Plc, Midland Bank Plc et Barclays Bank Plc ou toute banque leur succédant ou leur étant substituée d'un commun accord entre les parties.

"CEH" la Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs, dans le cadre de laquelle les chemins de fer européens fixent et coordonnent les horaires applicables aux services internationaux de trains de voyageurs;

"CEM" la Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises, dans le cadre de laquelle les chemins de fer européens fixent et coordonnent les horaires applicables aux services internationaux de trains de marchandises;

"CIG" la Commission Intergouvernementale instituée conformément à l'Article 10 du Traité;

"CIM" les règles uniformes établies conformément à la COTIF et relatives aux contrats de transport international ferroviaire de marchandises, telles qu'en vigueur au moment considéré;

"CIT" Comité International des Transports Ferroviaires;

"CIV" les règles uniformes établies conformément à la COTIF et relatives aux contrats de transport international ferroviaire de voyageurs et de bagages, telles qu'en vigueur au moment considéré;

"Comité de Sécurité" le Comité de Sécurité mis en place conformément à l'Article 11 du Traité;

"Concession" la Concession mentionnée au paragraphe A de l'exposé préalable ci-dessus, telle que modifiée ou complétée, le cas échéant;

"Concessionnaires" CTG et FM ou, pendant toute période de substitution, conformément à l'Article 32.1 (1) de la Concession, les Entités Substituées;

"COTIF" la Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires en date du 9 mai 1980, telle qu'en vigueur au moment considéré;

"Coûts d'Exploitation" la signification donnée à cette expression à l'Article 10.1;

"Date d'Entrée en Vigueur" la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'Article 31;

"Date d'Ouverture" date à compter de laquelle la CIG autorisera l'exploitation commerciale du Lien Fixe pour une catégorie quelconque de Trains, aux termes de l'Article 11 de la Concession;

"Date d'Ouverture Prévue" la plus tardive des dates suivantes:

(A) (i) la date indiquée par les Concessionnaires aux Réseaux au moyen d'un avis écrit qui leur est adressé après la Date d'Entrée en Vigueur, au plus tard le 31 décembre 1988, étant entendu que cette date ne peut être antérieure au 15 mai 1993, ni survenir moins de soixante (60) mois après la date de l'avis ainsi adressé aux Réseaux; ou

(ii) en l'absence d'un tel avis écrit, la date survenant soixante (60) mois après le 31 décembre 1988;

et

(B) si les descriptions et détails de conception visés à l'Article 4.3 (ii) n'ont pas été fournis aux Réseaux le 31 janvier 1988, la date survenant soixante trois (63) mois et deux (2) semaines après la date à laquelle ces descriptions et détails de conception ont été fournis aux Réseaux;

"Document Horaire" la signification donnée à cette expression à l'Article 6.5 (iii);

"Durée de la Concession" la signification donnée à cette expression dans l'Article 1 de la Concession;

"Entités Substituées" la signification donnée à cette expression à l'Article 32.1(1) de la Concession;

"Espacement" l'espace de temps minimum (tel que déterminé par le système de signalisation mis en place sur la Section Commune) entre le passage de deux Navettes respectant le Sillon Standard et se succédant sur la section critique de la Section Commune, sans recevoir aucune indication restrictive de la signalisation, augmenté d'une marge fixée par les Concessionnaires après consultation avec les Réseaux et calculée conformément aux règlements de l'UIC;

"Exploitant Prudent et Diligent" (i) lorsque l'expression est utilisée relativement à une obligation des Concessionnaires, elle caractérise le degré de prudence et de diligence qu'on peut raisonnablement attendre d'un exploitant expérimenté en matière de transport ferroviaire international exploitant le Lien Fixe;

(ii) lorsque l'expression est utilisée relativement à une obligation de BR, SNCF ou des Réseaux, elle caractérise le degré de prudence et de diligence qu'on peut raisonnablement attendre d'un exploitant expérimenté en matière de transport ferroviaire international exploitant le réseau de BR et/ou de SNCF, selon le cas;

“Heure” une heure d'horloge ou tout autre cycle de 60 minutes utilisé pour la préparation d'un Document Horaire donné ou pour mesurer la capacité de la Section Commune;

“IBOR” (i) Pour tout montant en livres sterling ou en francs français, la moyenne arithmétique, arrondie au seizième de un pour cent (1/16ème de 1 %) supérieur, des taux d'intérêt annuels auquel les Banques de Référence (ou deux d'entre elles au cas où l'une des Banques de Référence ne fournirait pas de taux) offrent aux banques de premier rang des dépôts de un (1) mois;

Ces taux annuels pour les dépôts de un (1) mois doivent s'entendre de taux pour des dépôts de montants équivalents aux montants concernés et dans la devise concernée à, ou aux alentours de 11 heures, heure locale à Londres (pour un montant en livres sterling) ou à Paris (pour un montant en francs français) selon le cas;

(ii) si, pour un motif quelconque, il n'est pas possible de déterminer le taux applicable conformément à la procédure exposée ci-dessus, tout autre taux fixé selon une méthode de calcul alternative convenue entre les parties en vue de se rapprocher le plus possible du taux qui aurait résulté de l'application de la procédure décrite ci-dessus ou, en l'absence d'accord entre les parties, le dernier taux d'intérêt établi conformément à ce qui précède;

(iii) ce taux sera calculé par les Concessionnaires le jour normal de cotation pour le premier jour de la période pour laquelle ledit taux doit être calculé et sera communiqué par écrit aux Réseaux par les Concessionnaires, ainsi que les éléments du calcul. Ce taux sera présumé exact sauf preuve contraire;

“IMP” l'Indice Mensuel des Prix à la Consommation des ménages urbains dont le chef est employé ou ouvrier, Série France entière ensemble, tel qu'établi par l'Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques;

“Infrastructure Ferroviaire” l'infrastructure nouvelle (se composant notamment de lignes de chemins de fer et de terminaux), qui sera réalisée par BR ou SNCF, selon le cas, aux termes de la présente Convention;

“Jour Ouvrable” jour où les banques sont ouvertes à la fois à Londres et à Paris;

“Lien Fixe” Le lien fixe mentionné ci-dessus au paragraphe A de l'exposé préalable et à l'Article 1 du Traité;

“Marchandises” toutes marchandises autres que les Marchandises en Vrac;

“Marchandises en Vrac” les marchandises, telles que celles énumérées dans la liste établie ci-dessous, faisant l'objet d'un transport en vrac:

- charbon et coke à usage domestique et industriel, combustibles solides
- matières premières: minerais, ferrailles, fondants
- matériaux de construction: agrégats, ciment, bois, matériaux de bâtiment, déchets
- essence, pétrole, produits gazeux
- produits agro-alimentaires: céréales et nourriture pour animaux
- kaolin
- minéraux industriels: produits chimiques, engrais, sels, engrais de chaux, potasse
- produits métallurgiques et sidérurgiques;

“Matériel Roulant des Réseaux” le matériel roulant, incluant les engins de traction, utilisé par les Réseaux pour la circulation dans le Lien Fixe;

“Navettes” trains navettes devant être exploités par les Concessionnaires dans le Lien Fixe;

“Prévision de Trafic Convenue” la signification donnée à ce terme à l'Article 5.2;

“Prévision de Trafic pour Six Ans” la signification donnée à ce terme à l'Article 5.1 (i);

“Protocole d'Accord” la signification donnée à ce terme au paragraphe B de l'exposé préalable ci-dessus;

“Réseaux” la signification donnée à ce terme au paragraphe B de l'exposé préalable ci-dessus;

“RPI” l'Indice des Prix de Détail du Royaume-Uni (Retail Price Index) pour tous articles, tel qu'établi par le Ministère du Travail (the Department of Employment);

“Section Commune” les voies faisant partie du Lien Fixe qui sont normalement utilisées à la fois pour la circulation de toutes les catégories de Trains et des Navettes;

“Sillon de Référence” pour chaque type particulier de Train ou Navette, le sens donné à ce terme à l'Annexe VIII Partie A;

“Sillon Standard” la signification donnée à ce terme à l'Article 6.1 (i);

“Taux d’Intérêt de Retard” pour toute période, IBOR plus trois pour cent (3 %);

“Taux d’Intérêt” pour toute période, IBOR pour cette période plus un pour cent (1 %);

“Tonnes” pour le calcul des Charges d’Utilisation, les tonnes de marchandises brutes comprenant l’emballage autre que les wagons et conteneurs, ou toute autre unité de transport équivalente;

“Trains” trains présentés par les Réseaux pour la circulation dans le Lien Fixe, qu’ils leur appartiennent ou qu’ils soient considérés comme leur appartenant conformément aux dispositions de l’Article 18.2 (i);

“Trains à Grande Vitesse” trains transportant principalement des voyageurs ou destinés à transporter des voyageurs, aptes à maintenir une vitesse minimum de 250 km/h sur une infrastructure construite spécialement pour ces vitesses;

“Trains de Marchandises” trains transportant ou destinés à transporter exclusivement des marchandises;

“Traité” le Traité signé le 12 février 1986 entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord, relatif à la construction et à l’exploitation par des sociétés privées concessionnaires d’un lien fixe trans-Manche;

“Type” lorsque ce mot est utilisé en rapport avec le trafic, signifie tout type de trafic transporté par les Trains pour lesquels des Péages (au sens de l’Article 7.4 (i)) sont prévus dans l’Annexe VI;

“UIC” l’Union Internationale des Chemins de Fer;

“Unité de Compte” la signification donnée à cette expression à l’Article 9.1;

“Unité de Trafic” tout Voyageur ou toute Tonne de marchandises transporté dans un Train.

“Voyageur” toute personne voyageant dans un Train autre qu’un employé d’un chemin de fer ou d’une administration ou que tout personnel agissant dans chaque cas pour des raisons de service liées au passage des Trains dans le Lien Fixe, sauf accord contraire des parties;

1.2 Les Obligations qualifiées dans la présente Convention d’ “Obligations visées à l’Article 1.2” sont:

- (i) s’agissant des Concessionnaires, leurs obligations en vertu des Articles 2.1, 2.3 (i), 2.4 (i) et 2.5 (pour celles des stipulations de ce dernier Article qui doivent être exécutées à la Date d’Ouverture Prévue);
- (ii) s’agissant des Réseaux, leurs obligations stipulées à l’Article 3.1 (i).

1.3 Toutes les références à des articles et annexes constituent des références aux Articles et Annexes de la présente Convention; les titres des Articles et alinéas ont été ajoutés pour des raisons de commodité et ne doivent pas être pris en compte dans l’interprétation de la présente Convention.

1.4 La présente Convention régit les rapports entre les Concessionnaires, d’une part et les Réseaux, d’autre part. Il est prévu que les droits et obligations réciproques des Réseaux entre eux seront régis par un accord séparé.

1.5 Les obligations de BR et de SNCF au titre de la présente Convention sont solidaires à l’exception de leurs obligations au titre des Articles 3.2, 13.1 (iii) et 22 qui sont seulement conjointes.

1.6 Les obligations des Concessionnaires au titre de la présente Convention sont solidaires.

1.7 Toute référence à une “partie” à la présente Convention sera, à moins que le contexte n’exige une autre interprétation, une référence aux Réseaux considérés comme une seule partie ou aux Concessionnaires considérés comme une seule partie.

2. OBLIGATIONS DES CONCESSIONNAIRES

2.1 Les Concessionnaires devront tenir le Lien Fixe ouvert au passage des Trains à partir de la première des deux dates suivantes:

- (i) la Date d’Ouverture Prévue,
- (ii) la date d’ouverture du Lien Fixe aux Navettes ou, si elle est postérieure, la date à laquelle les Réseaux sont en mesure de commencer l’exploitation d’un service ferroviaire quel qu’il soit.

2.2 (i) Les Concessionnaires devront soumettre à la CIG, pour ce qui concerne la construction initiale du Lien Fixe, tous les dessins et autres documents mentionnés à l’Article 7.2 de la Concession et, pour ce qui concerne toute proposition de modification après la construction initiale, tous dessins et autres documents correspondants; ces documents devront, dans chaque cas, être communiqués à la CIG par les Concessionnaires conformément à la procédure décrite à l’Article 7.2 de la Concession.

(ii) Les dessins et autres documents (les “Documents d’Etudes”) soumis par les Concessionnaires à la CIG aux termes du paragraphe (i) ci-dessus devront être conformes aux spécifications indiquées à l’Annexe III - Partie A et, (sous réserve de toute modification proposée conformément à l’Article 2.4 (ii) et

(iii) et considérée comme ayant été acceptée en vertu de l'Article 7.1 de la Concession), à la description donnée à l'Annexe I. Préalablement à la soumission des Documents d'Etudes à la CIG, les parties s'efforceront de se mettre d'accord sur les spécifications se rapportant aux points exposés à l'Annexe III - Partie B; les Documents d'Etudes soumis à la CIG devront alors être conformes à toutes les spécifications ainsi convenues. Si la CIG fait savoir qu'elle refuse ou refusera les Documents d'Etudes, le présent Article s'appliquera aux Documents d'Etudes de remplacement.

2.3 (i) Les Concessionnaires devront, pour ce qui concerne la construction initiale du Lien Fixe, se conformer aux Documents d'Etudes produits en vertu de l'Article 2.2.

(ii) Les Concessionnaires ne feront aucune modification au Lien Fixe qui ne serait pas conforme aux Documents d'Etudes produits en vertu de l'Article 2.2.

2.4 (i) Les Concessionnaires devront s'assurer qu'à la date à laquelle, en application de l'Article 2.1, ils doivent tenir le Lien Fixe ouvert au passage des Trains:

- (a) pour ce qui concerne le passage des Trains dans le Lien Fixe, le Lien Fixe est conforme, sous réserve des stipulations du paragraphe (ii) ci-dessous, à la description contenue aux Articles 2.2 et 2.4 de la Concession et à l'Annexe I de la Concession (sous réserve de toute adaptation, conformément à l'Article 7.1 de la Concession), ainsi (sous la même réserve) qu'à l'Annexe I de la présente Convention; et
- (b) le Lien Fixe sera prêt à être mis en service, conformément à l'Article 11 de la Concession, afin d'assurer la circulation de toutes les catégories de Trains.

(ii) Les Concessionnaires informeront les Réseaux de toute adaptation qu'ils ont l'intention de proposer à la CIG conformément à l'Article 7.1 de la Concession et qui concerne dans chaque cas, directement ou indirectement, le passage des Trains dans le Lien Fixe, que ces adaptations affectent ou non l'Annexe I.

Sous réserve de l'application des stipulations du paragraphe (iii) ci-dessous, les Concessionnaires devront, avant de soumettre des adaptations à la CIG, accorder aux Réseaux un délai raisonnable leur permettant de les étudier et de faire des observations à leur sujet.

(iii) L'adaptation envisagée devra, dans la mesure du possible, prendre en considération les observations faites par les Réseaux.

Les Concessionnaires ne présenteront à la CIG aucune proposition d'adaptation dont la réalisation serait susceptible de causer un préjudice significatif aux Réseaux (si ces derniers soutiennent que cette adaptation pourrait leur causer un tel préjudice, ils devront en donner les raisons aux Concessionnaires), sauf dans le cas où:

- (a) l'adaptation concernée serait nécessaire pour satisfaire aux exigences de la CIG,
- (b) l'absence d'une telle adaptation serait susceptible de causer un préjudice significatif aux Concessionnaires (étant entendu que ceux-ci devront donner les raisons pour lesquelles ils soutiennent que cette absence leur causerait un tel préjudice).

(iv) Les Concessionnaires ne pourront réaliser les modifications visées à l'Article 2.4 (ii) que si celles-ci sont faites selon la procédure prévue à l'Article 2.4 (ii) et (iii) et sont considérées comme ayant été acceptées par la CIG en vertu de l'Article 7.1 de la Concession.

2.5 Les Concessionnaires devront respecter les règlements de l'UIC applicables à leurs installations ferroviaires fixes et aux Navettes en ce qui concerne directement et indirectement la circulation des Trains, sauf lorsque des dérogations auront été convenues entre les Concessionnaires et l'UIC avec l'accord des Réseaux, ces derniers ne devant pas refuser leur accord de manière injustifiée. Les Concessionnaires seront par ailleurs autorisés à déroger auxdits règlements de l'UIC quand ils seront contraires aux termes de l'Annexe I de la Concession (telle qu'éventuellement modifiée comme prévu au présent Article 2) ou aux exigences de la CIG.

2.6 (i) Les Concessionnaires accorderont aux Réseaux un droit d'accès raisonnable aux parties concernées du Lien Fixe ainsi qu'à la documentation relative aux essais, afin de permettre aux Réseaux d'être assurés, pendant la construction du Lien Fixe et la période de test et d'essai, que les spécifications requises par la présente Convention sont respectées.

(ii) Un Accord Particulier sera conclu entre les parties afin de convenir des dispositions (y compris les essais probatoires et les conditions financières) relatives à la période de test et d'essai du Lien Fixe pour la circulation des Trains.

2.7 (i) Sous réserve des autres stipulations de la présente Convention, les Concessionnaires devront mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires que mettrait en oeuvre un Exploitant Prudent et Diligent pour permettre la continuité et la fluidité de la circulation des Trains dans la Section Commune afin de garder celle-ci ouverte pour le passage des Trains 24 heures sur 24 tous les jours à compter de la Date d'Ouverture et jusqu'à l'expiration de la Durée de la Concession.

En tout état de cause, pendant toute la période visée ci-dessus, lorsque la Section Commune sera ouverte aux Navettes, les Concessionnaires devront faire en sorte qu'elle soit également ouverte aux Trains.

(ii) L'obligation visée au paragraphe (i) ci-dessus ne s'appliquera pas aux périodes d'un jour ou plus pendant lesquelles les Réseaux n'auront pas l'intention de faire circuler des Trains, comme cela sera indiqué dans le Document Horaire alors en vigueur ou notifié par préavis écrit aux Concessionnaires. Si les Réseaux souhaitent faire circuler des Trains pendant ces périodes, ils devront adresser un avis écrit quatorze (14) jours avant le début desdites périodes aux Concessionnaires qui devront faire circuler ces Trains dans la mesure du possible.

3. OBLIGATIONS DES RESEAUX

3.1 Début des services

(i) Les Réseaux devront commencer l'exploitation de services commerciaux réguliers de Trains de Voyageurs dans le Lien Fixe à la Date d'Ouverture Prévüe.

(ii) Les Réseaux devront commencer l'exploitation de services commerciaux réguliers de Trains de Marchandises dans le Lien Fixe à la Date d'Ouverture Prévüe.

(iii) (a) Les Réseaux feront leurs meilleurs efforts pour faire en sorte qu'à partir de la date à laquelle il commenceront à assurer des services commerciaux réguliers de Trains de Voyageurs dans le Lien Fixe, le temps de parcours des Trains à Grande Vitesse circulant sans arrêt entre Londres et Paris, tel que normalement prévu à l'horaire, soit compris entre 2 heures 55 minutes et 3 heures 5 minutes.

(b) Les Réseaux s'engagent à ce que, à partir de la date intervenant vingt quatre (24) mois après la date visée au paragraphe (a), le temps de parcours des Trains à Grande Vitesse circulant sans arrêt entre Londres et Paris, tel que normalement prévu à l'horaire, soit compris entre 2 heures 55 minutes et 3 heures 5 minutes.

(iv) Au cas où et aussi longtemps que le Sillon Standard aurait une durée supérieure à celle fixée à l'Article 6.1 (ii) ou (iv) si ce dernier paragraphe s'applique, le temps de parcours mentionné au paragraphe (iii) du présent article sera augmenté d'autant et ce, sans préjudice des stipulations de l'Article 18.

3.2. L'Infrastructure Ferroviaire

3.2.1 (i) (a) BR devra au plus tard le premier jour où les Réseaux exploitent à la fois des services commerciaux réguliers dans le Lien Fixe de Trains de Voyageurs et de Trains de Marchandises, s'assurer que son Infrastructure Ferroviaire au Royaume-Uni est suffisante, conformément aux usages en matière ferroviaire, afin de permettre, conjointement avec le réseau ferroviaire utilisable par BR, le transport dans le Lien Fixe, pendant les douze mois suivant ladite date, de 17 400 000 Voyageurs, 5 200 000 Tonnes de Marchandises et 2 900 000 Tonnes de Marchandises en Vrac.

(b) L'Infrastructure Ferroviaire dont BR envisage à l'heure actuelle de disposer de façon à être en mesure d'exécuter les obligations visées à l'Article 3.2.1 (i) (a), est décrite sommairement dans la Partie B1 de l'Annexe II.

(c) Si, à un moment quelconque avant la Date d'Ouverture Prévüe, BR entend satisfaire aux obligations visées à l'Article 3.2.1 (i) (a) au moyen d'infrastructures ferroviaires différentes de celles mentionnées dans la Partie B1 de l'Annexe II (ou de celles déjà notifiées par écrit conformément à ce paragraphe (c)); BR devra notifier ces changements aux Concessionnaires et fournir des explications appropriées au sujet de ces changements et de l'adéquation des infrastructures nouvelles envisagées avec le respect des obligations de BR conformément à l'Article 3.2.1 (i) (a).

(ii) (a) BR devra, en se référant aux critères qu'elle utilise normalement pour ses estimations d'investissements, faire ses meilleurs efforts au début de chaque année indiquée au paragraphe (b) pour disposer (au besoin), au Royaume-Uni, de l'Infrastructure Ferroviaire supplémentaire suffisante, conformément aux usages en matière ferroviaire, afin de permettre, conjointement avec le réseau ferroviaire utilisable par BR, le transport dans le Lien Fixe durant ladite année du niveau de chaque Type de trafic envisagé dans la prévision mentionnée au paragraphe (c) ci-dessus.

(b) Les années mentionnées au paragraphe (a) sont toutes les années suivant l'année au cours de laquelle les Réseaux exploitent pour la première fois les deux services visés à l'Article 3.1 et ce, pendant la durée de la présente Convention.

(c) La prévision pour un Type de trafic particulier mentionnée au paragraphe (a) ci-dessus est la suivante:

- (1) la Prévision de Trafic Convenue établie pour cette année quand ladite année sera incluse pour la dernière fois dans une Prévision de Trafic pour Six Ans, ou
- (2) si une Prévision de Trafic Convenue plus basse était établie antérieurement pour ladite année, ladite Prévision de Trafic Convenue plus basse (ou, s'il y en a plusieurs, la plus basse de ces plus basses Prévisions de Trafic Convenues).

(iii) Sans préjudice de ce qui est stipulé au paragraphe (ii), au cas où il résulterait de l'application des critères normaux d'investissements de BR que les résultats visés au paragraphe (ii) ne peuvent être atteints ou si ses meilleurs efforts se révélaient infructueux pour atteindre lesdits résultats, BR devra réaliser, à l'époque prévue au paragraphe (a) ci-dessus ou dès que possible ultérieurement, toute autre Infrastructure Ferroviaire supplémentaire qu'elle peut accomplir selon ses critères normaux d'investissements et qui soit aussi proche que possible de l'Infrastructure Ferroviaire supplémentaire devant être réalisée aux termes du paragraphe (ii).

(iv) BR devra disposer de la partie de son infrastructure dont disposerait un Exploitant Prudent et Diligent afin de transporter au moins le trafic prévu par la plus récente Prévision de Trafic pour Six Ans.

3.2.2 (i) (a) SNCF devra au plus tard le premier jour où les Réseaux exploitent à la fois des services commerciaux réguliers dans le Lien Fixe de Trains de Voyageurs et de Trains de Marchandises, s'assurer que son Infrastructure Ferroviaire en France est suffisante, conformément aux usages en matière ferroviaire, afin de permettre, conjointement avec le réseau ferroviaire utilisable par SNCF, le transport dans le Lien Fixe, pendant les douze mois (12) suivant ladite date, de 17 400 000 Voyageurs, 5 200 000 Tonnes de Marchandises et 2 900 000 Tonnes de Marchandises en Vrac.

(b) L'Infrastructure Ferroviaire dont SNCF envisage à l'heure actuelle de disposer de façon à être en mesure d'exécuter les obligations visées à l'Article 3.2.2 (i) (a), est décrite sommairement dans la Partie C1 de l'Annexe II.

(c) Si, à un moment quelconque avant la Date d'Ouverture Prévue, SNCF entend satisfaire aux obligations visées à l'Article 3.2.2 (i) (a) au moyen d'infrastructures ferroviaires différentes de celles mentionnées dans la Partie C1 de l'Annexe II (ou de celles déjà notifiées conformément à ce paragraphe (c)), SNCF devra notifier ces changements aux Concessionnaires et fournir des explications appropriées sur ces changements et sur l'adéquation des infrastructures nouvelles envisagées avec le respect des obligations de SNCF conformément à l'Article 3.2.2 (i) (a).

(ii) (a) SNCF devra, en se référant aux critères qu'elle utilise normalement pour ses estimations d'investissements, faire ses meilleurs efforts au début de chaque année indiquée au paragraphe (b) pour disposer (au besoin), en France, de l'Infrastructure Ferroviaire supplémentaire suffisante, conformément aux usages en matière ferroviaire, qui puisse permettre conjointement avec le réseau ferroviaire utilisable par SNCF, le transport dans le Lien Fixe durant ladite année du niveau de chaque Type de trafic envisagé dans la prévision mentionnée au paragraphe (c) ci-dessous.

(b) Les années mentionnées au paragraphe (a) sont toutes les années suivant l'année au cours de laquelle les Réseaux exploitent pour la première fois les deux services visés à l'article 3.1 et ce, pendant toute la durée de la présente Convention.

(c) La prévision pour un Type de trafic particulier mentionnée au paragraphe (a) ci-dessus est la suivante:

- (1) la Prévision de Trafic Convenue établie pour cette année quand ladite année est incluse pour la dernière fois dans une Prévision de Trafic pour Six Ans, ou
- (2) si une Prévision de Trafic Convenue plus basse était établie antérieurement pour cette année, ladite Prévision de Trafic Convenue plus basse (ou, s'il y en a plusieurs, la plus basse de ces plus basses Prévisions de Trafic Convenues).

(iii) Sans préjudice de ce qui est stipulé au paragraphe (ii), au cas où il résulterait de l'application des critères normaux d'investissements de SNCF que les résultats visés au paragraphe (ii) ne peuvent être atteints ou si ses meilleurs efforts se révélaient infructueux pour atteindre lesdits résultats, SNCF devra réaliser, à l'époque prévue au paragraphe (ii) (a) ci-dessus ou dès que possible ultérieurement, toute autre Infrastructure Ferroviaire supplémentaire qu'elle peut accomplir selon ses critères normaux d'investissements et qui soit aussi proche que possible de l'Infrastructure Ferroviaire Supplémentaire devant être réalisée aux termes du paragraphe (ii).

(iv) SNCF devra disposer de la partie de son infrastructure dont disposerait un Exploitant Prudent et Diligent afin de transporter au moins le trafic prévu par la plus récente Prévision de Trafic pour Six Ans.

3.3 Le Matériel Roulant des Réseaux

3.3.1 (i) Les Réseaux devront faire en sorte de disposer, le premier jour où les Réseaux exploitent à la fois des services commerciaux réguliers dans le Lien Fixe de Trains de Voyageurs et de Trains de Marchandises, d'un Matériel Roulant approprié et suffisant au regard des usages en matière ferroviaire, pour permettre l'écoulement dans le Lien Fixe du niveau annuel de chaque Type de trafic qui est envisagé dans la prévision mentionnée au paragraphe (ii) ou (iii) du présent Article.

(ii) Sous réserve des stipulations du paragraphe (iii) ci-dessous, la prévision applicable à un Type de trafic particulier (ci-après dénommée la "Prévision de Base" pour le Type de trafic donné) correspond au plus élevé des trois niveaux suivants (tels que compris dans la dernière Prévision de Trafic pour Six Ans):

- celui de l'année durant laquelle les Réseaux exploitent pour la première fois les deux services visés à l'Article 3.1
- celui de chacune des deux (2) années suivantes.

(iii) Si la Prévision de Trafic Convenue la plus haute pour ce Type de trafic antérieurement établie pour chacune de ces trois années est plus basse que la Prévision de Base pour ce Type de trafic, ladite prévision plus basse devra être appliquée.

3.3.2 Les Réseaux devront:

(i) (a) en se référant aux critères qu'ils utilisent normalement pour leurs estimations d'investissements, faire leurs meilleurs efforts afin de s'assurer qu'ils disposent, au début de la troisième année suivant celle durant laquelle les Réseaux exploitent pour la première fois les deux services visés à l'Article 3.1 et au début de chaque année suivante, d'un Matériel Roulant des Réseaux approprié et suffisant au regard des usages en matière ferroviaire afin de permettre l'écoulement du niveau de chaque Type de trafic envisagé dans la prévision mentionnée au paragraphe (b) ou (c) ci-dessous pour l'année considérée;

(b) sous réserve du paragraphe (c), la prévision applicable à un Type de trafic particulier est la Prévision de Trafic Convenue établie pour ladite année durant l'année précédant immédiatement l'année considérée (ci-après dénommée l'"Année de la Prévision").

(c) Si une Prévision de Trafic Convenue établie pour ce Type de trafic pour l'année considérée dans les trois années précédant l'Année de Prévision était plus basse que celle visée au (b) ci-dessus, ladite Prévision de Trafic Convenue plus basse (ou s'il y en a plusieurs, la plus basse d'entre elles) devra être appliquée à la place.

(ii) Sans préjudice de ce qui est stipulé au paragraphe (i) du présent Article, au cas où il résulterait de l'application des critères normaux d'investissements des Réseaux que les résultats visés au paragraphe (i) ne peuvent être atteints ou si leurs meilleurs efforts se révèlent infructueux pour atteindre les résultats visés au paragraphe (i), les Réseaux feront leurs meilleurs efforts pour réaliser tous autres Matériels Rouleurs qu'ils peuvent réaliser selon leurs critères normaux d'investissements et qui soient aussi proches que possible des Matériels Rouleurs supplémentaires devant être réalisés aux termes du paragraphe (i) ci-dessus.

3.3.3 Les Réseaux devront s'assurer que le Matériel Roulant des Réseaux est compatible avec le Lien Fixe tel qu'il doit être réalisé en vertu de l'Article 2.

3.3.4 Les Réseaux devront s'assurer que le Matériel Roulant des Réseaux est conforme (s'agissant de la conception ou de l'état du matériel selon le cas) aux règlements de l'UIC applicables (sauf dérogations convenues entre les Réseaux et l'UIC ou entre les parties) ainsi qu'à toutes exigences supplémentaires de la CIG, du Comité de Sécurité ou toutes autres exigences d'ordre technique raisonnables des Concessionnaires.

3.4 Autres stipulations

3.4.1 Afin de déterminer si une infrastructure ou le Matériel Roulant des Réseaux est "suffisant" pour écouler un niveau de trafic donné, les variations projetées dans les niveaux de trafic ainsi que dans les coefficients d'occupation ou de chargement devront être prises en compte.

3.4.2 Les Réseaux feront leurs meilleurs efforts afin de faire circuler dans le Lien Fixe le niveau de trafic le plus élevé pour chaque Type de trafic, compatible avec leurs critères commerciaux normaux:

- (i) pour ce qui concerne les Trains de Marchandises, à compter de la dernière des deux dates suivantes: la Date d'Ouverture et la Date d'Ouverture Prévue;
- (ii) pour ce qui concerne les Trains de Voyageurs, à compter de la date à laquelle les Réseaux commencent l'exploitation de services commerciaux réguliers desdits Trains dans le Lien Fixe

et, dans chaque cas, pendant toute la Durée de la Concession restante.

Afin de réaliser ces objectifs, les Réseaux devront se concerter, notamment dans le cadre des accords internationaux inter-réseaux, avec les autres réseaux de chemins de fer, en particulier avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

3.4.3 Les Réseaux se conformeront aux instructions de la CIG et du Comité de Sécurité qui leur sont applicables.

3.4.4 Les Réseaux entretiendront le Matériel Roulant des Réseaux conformément aux usages normaux en matière ferroviaire.

3.4.5 Les Réseaux feront en sorte que le confort et l'agrément à bord des Trains de Voyageurs aient une qualité globalement comparable à celles des Trains à Grande Vitesse actuellement exploités par SNCF sur la ligne Paris Sud-Est et à celles des trains "InterCity" actuellement exploités par BR.

4. LIAISON TECHNIQUE

4.1 Les Concessionnaires devront:

- (i) fournir aux Réseaux, à la demande de ces derniers et lorsqu'elle sera disponible, une description sommaire des parties du Lien Fixe nécessaires à la circulation des Trains;
- (ii) fournir aux Réseaux les détails de conception complémentaires que les Réseaux pourraient raisonnablement demander.

4.2 Les Réseaux devront:

- (i) fournir aux Concessionnaires, à la demande de ces derniers et lorsqu'elle sera disponible, une description sommaire du Matériel Roulant des Réseaux;
- (ii) fournir aux Concessionnaires les détails de conception complémentaires sur le Matériel Roulant des Réseaux que les Concessionnaires pourraient raisonnablement demander;

4.3 (i) Les Concessionnaires et les Réseaux devront régulièrement se tenir informés de l'avancement des études et de la construction des sections du Lien Fixe qui sont nécessaires à la circulation des Trains (en ce qui concerne les Concessionnaires) ainsi que de la construction de l'Infrastructure Ferroviaire et du Matériel Roulant des Réseaux (en ce qui concerne les Réseaux) et des dates auxquelles les descriptions et les détails de conception divers mentionnés aux Articles 4.1 et 4.2 doivent être disponibles.

En outre, les Concessionnaires et les Réseaux devront se communiquer, selon la périodicité appropriée, le calendrier envisagé (périodiquement révisé) des principales étapes des travaux.

(ii) Les Réseaux fourniront aux Concessionnaires avant le 30 septembre 1987 la liste des descriptions et détails de conception nécessaires pour permettre aux Réseaux de procéder à leur propres études de conception afin que le Matériel Roulant des Réseaux soit compatible avec le Lien Fixe, ainsi qu'il est indiqué à l'Article 3.3.3.

(iii) Les Concessionnaires feront leurs meilleurs efforts pour fournir aux Réseaux au plus tard le 31 janvier 1988 les documents et renseignements visés au (ii) ci-dessus.

4.4 Tant que les Concessionnaires n'auront pas notifié la Date d'Ouverture Prévues, ils devront notifier par écrit aux Réseaux à la fin de chaque mois calendaire leur dernière meilleure estimation de ladite Date d'Ouverture Prévues. Cette obligation prendra fin le 31 décembre 1988.

5. PREVISIONS DE TRAFIC

5.1 (i) (a) Les parties échangeront régulièrement des informations relatives à la préparation des Prévisions de Trafic. Elles devront se rencontrer pour la première fois au plus tard cinquante quatre (54) mois avant la Date d'Ouverture Prévues en vue de parvenir à un accord dans les six (6) mois (et par la suite, au plus tard le 15 septembre de chaque année, pour tenter de parvenir à un accord avant le 15 décembre de ladite année), au sujet des prévisions se rapportant à chaque Type de trafic des Trains, pour chacune des six (6) années suivantes. (Ces prévisions de trafic couvrant une période de six ans sont ci-après dénommées la "Prévision de Trafic pour Six Ans").

(b) En l'absence d'accord sur une Prévision de Trafic pour Six Ans, une procédure de conciliation sera conduite conformément à l'Article 30.2 de la présente Convention. Les conciliateurs pourront à cette fin désigner conjointement un expert chargé de les assister et toutes prévisions de trafic ainsi convenues seront considérées comme ayant été faites à la dernière date indiquée pour parvenir à un accord sur la Prévision de Trafic Pour Six Ans prévue au paragraphe (a) ("ladite date").

A défaut d'accord entre les conciliateurs dans un délai de trois (3) mois à compter de la date à laquelle la Prévision de Trafic pour Six Ans aurait dû être convenue, les Réseaux devront, pour les années que la Prévision de Trafic pour Six Ans devrait couvrir, appliquer, dans les cas où des Prévisions de Trafic Convenues sont nécessaires, les prévisions de trafic qu'un Exploitant Prudent et Diligent aurait établies dans de telles circonstances (et ces Prévisions de Trafic seront considérées comme ayant été faites à ladite date). Les Réseaux informeront rapidement les Concessionnaires de telles prévisions pour chaque année et chaque Type de trafic, les expliqueront aux Concessionnaires et lesdites prévisions seront considérées comme des Prévisions de Trafic pour Six Ans tant que d'autres prévisions n'auront pas été convenues.

(ii) Les prévisions de trafic mentionnées au paragraphe (i) devront dans chaque cas être les prévisions ayant cinquante pour cent (50 %) de chances d'être dépassées.

5.2 (i) Chaque prévision de trafic telle qu'établie conformément à l'Article 5.1 (i), convenue pour une année considérée représente "la Prévision de Trafic Convenue" pour ladite année.

(ii) Une Prévision de Trafic pour Six Ans (et les Prévisions de Trafic Convenues pour les six (6) années en question) ne restera valable que jusqu'au 15 décembre de l'année suivant celle à laquelle elle a été faite ou, avant cette date, jusqu'à ce qu'elle ait été remplacée.

6. UTILISATION DU LIEN FIXE

6.1 (i) Dans la présente Convention, le "Sillon Standard" signifie le sillon, déterminé conformément au présent Article, nécessaire à une Navette conçue conformément à l'Annexe I paragraphe 3 pour parcourir la Section Commune dans des conditions normales d'utilisation. Le Sillon Standard sera calculé séparément pour chacun des deux sens sur la base des informations figurant à l'Annexe I et en application des éléments et des principes figurant à l'Annexe VIII.

(ii) En ce qui concerne le premier Document Horaire, le Sillon Standard signifie le sillon déterminé par les Concessionnaires lors de la préparation du Document Horaire prévisionnel conformément à l'Article 6.5(i). En effectuant cette détermination, les Concessionnaires ne fixeront pas le Sillon Standard à une durée supérieure à vingt-sept (27) minutes, sous réserve des stipulations du paragraphe (iv) ci-dessous.

(iii) Afin que les Réseaux puissent participer au processus conduisant à la prise de décision sur le Sillon Standard, les Concessionnaires mettront à la disposition des Réseaux et discuteront avec ceux-ci, les informations prises en compte et les méthodes de calcul utilisées. Ils devront expliquer et discuter avec les Réseaux les éléments techniques, financiers, commerciaux et autres conduisant à leur décision quant à la détermination du Sillon Standard. Après que les Réseaux ont participé au processus conduisant à la décision dans les conditions visées ci-dessus, les Concessionnaires prendront la décision finale.

(iv) Les Concessionnaires prendront les mesures qu'aurait prises un Exploitant Prudent et Diligent, lors de l'élaboration de la conception du Lien Fixe et de la Navette, afin que la Section Commune soit aussi courte que possible et plus généralement afin de réduire le temps de transit de la Navette sur la Section Commune (et par voie de conséquence de réduire autant que possible le Sillon Standard) en prenant en compte les éléments et principes figurant à l'Annexe VIII.

A cet effet, les Concessionnaires devront positionner la jonction entre la Section Commune et la ligne continentale principale en France aussi près que possible de l'entrée du tunnel et, si la pointe de l'aiguille de cette jonction est située à moins de trois cents (300) mètres de l'entrée du tunnel, la durée du Sillon Standard déterminée en vertu du paragraphe (ii) ci-dessus ne sera pas supérieure à vingt six (26) minutes.

(v) Les procédures décrites à l'Article 6.1 (iii) et (iv) devront être conduites en tenant compte des contraintes de durée appropriées qui seront notifiées aux Réseaux par les Concessionnaires.

(vi) Le Sillon Standard pour les Documents Horaires suivant celui visé à l'Article 6.1 (ii) sera fixé par les Concessionnaires pendant la préparation du document horaire prévisionnel utilisé comme base du Document Horaire considéré conformément à l'Article 6.5 (i) et après discussion avec les Réseaux, de la façon suivante:

- (a) pour le premier Document Horaire et, en cas de besoin, pour le second après celui visé à l'Article 6.1 (ii), à la lumière des tests, des essais et de l'expérience d'exploitation acquise, et
- (b) pour chacun des Documents Horaires suivants, le Sillon Standard sera identique à celui fixé pour le Document Horaire précédent à moins qu'il n'y ait eu des modifications dans les caractéristiques du Lien Fixe ou des Navettes, étant entendu que la durée totale du Sillon Standard pour chacun des Documents Horaires visés par le présent paragraphe (b) ne sera pas plus longue que celle du Document Horaire précédent, sauf accord contraire entre les parties.

(vii) La capacité de la Section Commune est mesurée en Sillons Standards par Heure, dans chaque sens. Les Concessionnaires devront faire leurs meilleurs efforts pour faire en sorte qu'à la Date d'Ouverture, le Lien Fixe ait une capacité d'au moins vingt (20) Sillons Standard et se comporter en Exploitant Prudent et Diligent afin que cette capacité soit maintenue pendant toute la durée de la présente Convention.

(viii) La capacité de la Section Commune, telle que mesurée en Sillons Standards, sera établie sur la base de l'Espacement.

6.2 (i) Les Réseaux auront droit à tout moment pendant la durée de la présente Convention à cinquante pour cent (50 %) de la capacité du Lien Fixe, pour chaque Heure et dans chaque sens, calculée conformément à l'Article 6.3, à moins qu'ils ne donnent leur accord pour renoncer à une partie de leur droit, un tel accord ne devant pas être refusé de façon injustifiée.

(ii) Si la capacité du Lien Fixe qui doit être répartie par application de l'Article 6.2 ne représente pas un nombre pair de Sillons Standards par Heure dans chaque sens, l'attribution se fera sur un nombre pair immédiatement inférieur et le supplément sera réparti entre les parties dans le Document Horaire d'une manière aussi égale que possible en tenant compte de leur droit prévu au paragraphe (i) ci-dessus.

6.3 (i) Le nombre de Sillons Standards utilisés par les Réseaux pour une Heure considérée sera calculé sur la base du Document Horaire en vigueur (compte tenu de ses modifications). Il est reconnu qu'un Train dont le sillon sur la Section Commune diverge du Sillon Standard utilise toujours plus d'un Sillon Standard.

Le nombre de Sillons Standards, y compris les fractions de ceux-ci, utilisés par chaque Train, est calculé conformément à l'Annexe IX.

(ii) Dans le cas où, sur le Document Horaire proposé (compte tenu de ses modifications), il existerait

un intervalle entre le passage des Trains ou entre le passage d'un Train et celui d'une Navette qui le précède, et où cet intervalle serait plus grand que l'Espacement (en prenant en compte le plus court des intervalles à l'entrée ou à la sortie de la Section Commune), les Réseaux auront le droit de modifier l'intervalles pour le réduire à l'Espacement ou l'augmenter (sous réserve du temps disponible dans le Document Horaire) afin de créer un intervalle utilisable par un Train ou une Navette suivant un Sillon Standard. Si les Réseaux ne réduisent pas l'intervalles pour le rendre identique à l'Espacement ou ne laissent pas un Sillon Standard utilisable, l'intervalles restant sera, dans la mesure où il excède l'Espacement, décompté comme s'il était utilisé par un Train (sur les bases indiquées à l'Annexe IX) à moins que les Concessionnaires n'utilisent l'intervalles pour une Navette.

(iii) Le nombre total de Sillons Standards (y compris les fractions de ceux-ci) utilisés par les Réseaux pour chaque Heure et dans chaque sens, est égal à la somme des Sillons Standards (et les fractions de ceux-ci) calculés pour chaque Train entrant dans la Section Commune pendant cette Heure, déterminée conformément à l'Article 6.3 (i) et (ii).

(iv) Au cas où lors de l'établissement du Document Horaire ou de ces modifications (à l'exclusion des modifications qui ne sont pas des modifications prévisibles selon le paragraphe 13 de l'Annexe VIII Partie B), les Concessionnaires n'attribueraient pas aux Trains pour une Heure donnée le nombre de Sillons Standards demandé par les Réseaux, les Concessionnaires devront prouver, à la requête écrite des Réseaux, qu'ils ont au moins attribué aux Trains, pour l'Heure en question, le nombre de Sillons Standards auxquels les Réseaux avaient droit.

(v) Les droits à des Sillons Standards qui n'ont pas été utilisés pour une Heure donnée ne pourront être reportés sur d'autres Heures.

6.4 (i) Sous réserve de l'élaboration des horaires suivant les éléments et principes établis à l'Annexe VIII (notamment la nécessité pour les Concessionnaires de fournir un service de Navettes fréquent et efficace), les Concessionnaires accepteront la circulation de Trains à une vitesse maximale de 160 km/h d'un bout à l'autre de la Section Commune.

(ii) Les Concessionnaires devront coopérer avec les Réseaux afin d'étudier la possibilité de faire passer des Trains dans le Lien Fixe à une vitesse maximale de 200 km/h d'un bout à l'autre de la Section Commune. En particulier, ces études seront conduites en vue d'effectuer une estimation du temps d'entretien supplémentaire, de déterminer les implications opérationnelles et d'estimer les conséquences au niveau des coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien.

(iii) Sous réserve de la faisabilité établie par ces études, et sous réserve de l'élaboration des horaires conformément aux facteurs et aux principes énoncés à l'Annexe VIII (notamment la nécessité pour les Concessionnaires de fournir un service de Navettes fréquent et efficace), les Concessionnaires ne pourront refuser sans motif justifié de faire circuler des Trains à une vitesse maximale de 200 km/h d'un bout à l'autre de la Section Commune. Les Réseaux supporteront tous les coûts supplémentaires en résultant, qu'il s'agisse des coûts d'investissement, d'exploitation ou d'entretien.

(iv) Sous réserve des stipulations des Articles 11.6.3, 16.2 et de l'Annexe VIII Partie B, paragraphe 6, les Concessionnaires auront la faculté de refuser le passage dans le Lien Fixe:

- (a) de tout Train qui ne circulerait pas dans la plus grande partie de la Section Commune à une vitesse au moins égale à 100 km/h et,
- (b) de tout Train qui circulerait dans la Section Commune à une vitesse supérieure à celle des Trains visés au paragraphe (i) ou, (lorsque le paragraphe (ii) aura reçu application et que les stipulations du paragraphe (iii) s'appliqueront), de tout Train qui circulerait à une vitesse supérieure à celle des Trains visés au paragraphe (iii).

6.5 (i) Les parties devront coopérer chaque année à la préparation d'un document horaire prévisionnel pour l'utilisation du Lien Fixe, sur la base des éléments et principes figurant à l'Annexe VIII partie B. Ce document horaire sera utilisé comme base de négociation dans le cadre de la CEH et de la CEM.

(ii) Les parties feront leurs meilleurs efforts afin de s'assurer que les documents horaires adoptés dans le cadre de la CEH et de la CEM pour chaque année concernée sont compatibles avec le document horaire prévisionnel (auquel il est fait référence au paragraphe (i) ci-dessus) pour l'année en question, et s'assureront que, sauf accord de l'autre partie, ils sont conformes aux conditions de la présente Convention, en respectant notamment les principes prévus à l'Annexe VIII - Partie B.

(iii) Le document horaire annuel relatif à la circulation des Trains et des Navettes dans le Lien Fixe (le "Document Horaire") sera basé sur les documents horaires mentionnés au paragraphe (ii) ci-dessus et respectera les éléments et principes figurant à l'Annexe VIII - Partie B. Sa forme et son contenu seront établis par les Concessionnaires après consultation avec les Réseaux.

6.6 (i) Les Concessionnaires et les Réseaux feront toutes diligences afin de se mettre d'accord sur un sillon de transit (ci-après dénommé le "Sillon de Transit de Nuit") relatif aux différentes périodes de la nuit. Le Sillon de Transit de Nuit sera plus long que le Sillon Standard et sera fixé de manière à ce que les parties fassent le meilleur usage du Lien Fixe pendant la période durant laquelle le Sillon de Transit de Nuit s'appliquera.

(ii) Pendant la période à laquelle il s'applique, le Sillon de Transit de Nuit se substituera au Sillon Standard comme unité de mesure de capacité pour chaque partie. Pour chacune de ces périodes, toute stipulation relative dans cette Convention à un Sillon Standard s'appliquera, mutatis mutandis, au Sillon de Transit de Nuit, à moins que le contexte n'implique une autre interprétation.

(iii) Pour toute période à laquelle s'applique un Sillon de Transit de Nuit, on considérera qu'un Train de Marchandises circulant à la vitesse de 100 km/h utilise au maximum deux Sillons de Transit de Nuit et que deux Trains de Marchandises qui se suivent (en observant un Espacement) utilisent au maximum ensemble trois Sillons de Transit de Nuit.

(iv) Un sillon correspondant au Sillon de Transit de Nuit pourra, pour d'autres périodes, faire l'objet d'un accord entre les parties. Pour chacune de ces périodes, toute stipulation relative dans cette Convention à un Sillon Standard s'appliquera, mutatis mutandis, au sillon ainsi convenu, à moins que le contexte n'implique une autre interprétation.

6.7 Les Réseaux seront autorisés à utiliser les sillons auxquels ils auront droit pour les Trains de leur choix dans le cadre des stipulations de la présente Convention et notamment des principes énoncés à l'Annexe VIII.

7. PAIEMENTS AU TITRE DE L'UTILISATION

7.1 Les Réseaux devront, pour chaque Période Comptable définie à l'Article 7.2, payer des charges (ci-après dénommées les "Charges d'Utilisation") afin de faire circuler des Trains dans le Lien Fixe.

7.2 (i) La première Période Comptable débutera le jour où les Réseaux commenceront à assurer un service commercial (quelle que soit la catégorie de Trains) à travers le Lien Fixe et se terminera le 31 décembre (inclus) de la même année.

(ii) Chaque Période Comptable suivante débutera le 1er janvier (inclus) et se terminera le 31 décembre (inclus) de la même année ou à la date à laquelle la présente Convention se terminera, dans l'hypothèse où cette date est antérieure au 31 décembre de l'année donnée.

7.3 (i) Chaque Période Comptable est divisée en périodes de référence (ci-après dénommées les "Périodes de Référence").

(ii) La première Période de Référence s'étend de 0 heure (heure française) du premier jour de la première Période Comptable jusqu'à minuit (heure française) du dernier jour du mois calendaire durant lequel la Période Comptable en question a commencé.

(iii) Chaque Période de Référence suivante commence à l'expiration de la Période de Référence qui la précède immédiatement et se prolonge jusqu'à minuit (heure française) du dernier jour du mois calendaire au cours duquel elle a commencé. Toutefois, la dernière Période de Référence se terminera à minuit (heure française) du dernier jour de la dernière Période Comptable.

7.4 (i) Les Charges d'Utilisation comprennent un élément fixe (ci-après dénommé les "Charges d'Utilisation Fixes Annuelles") et un élément variable (ci-après dénommé les "Péages").

(ii) Les Charges d'Utilisation Fixes Annuelles pour toute Période de Référence seront calculées conformément à l'Annexe VI prorata temporis (sous réserve des stipulations de l'Article 7.5 (vi)) sur la base du nombre de jours compris dans ladite Période de Référence et sur une année de 365 jours.

(iii) Les Charges d'Utilisation seront calculées conformément à l'Article 7.7 (v).

(iv) Les Charges d'Utilisation peuvent faire l'objet d'une réduction conformément à l'Annexe VII.

(v) Les tarifs spéciaux, ainsi que les modalités de leur paiement, applicables aux Trains dont la circulation dans le Lien Fixe exige des conditions particulières d'exploitation feront l'objet, lorsque cela sera nécessaire, d'un accord préalable entre les parties. Ces tarifs seront fixés à l'avance en tenant compte de la gêne causée à l'exploitation du Lien Fixe, des dispositions spécifiques qui devront être prises ainsi que des risques causés au Lien Fixe.

(vi) Afin de calculer les Péages, les voyageurs, y compris les conducteurs, empruntant les Navettes et munis de billets combinés Train-Auto/Navette émis conformément aux accords conclus entre les Concessionnaires et les Réseaux, seront considérés comme des Voyageurs.

7.5 (i) Les Réseaux calculeront, pour chaque Période de Référence, un montant provisionnel relatif aux Charges d'Utilisation (ci-après dénommé le "Paiement Provisionnel d'Utilisation") et communiqueront ledit montant ainsi calculé (ainsi que les détails appropriés du calcul) aux Concessionnaires au plus tard trois (3) Jours Ouvrables suivant la fin de la Période de Référence donnée.

(ii) Chaque Paiement Provisionnel d'Utilisation sera calculé conformément à l'Article 7.5 (iii) sachant que, dans le cas où ce Paiement Provisionnel d'Utilisation ainsi calculé pour une Période de Référence pour laquelle des Charges Minimums d'Utilisation sont spécifiées au paragraphe (v) du présent Article

serait inférieur auxdites Charges Minimums d'Utilisation, le Paiement Provisionnel d'Utilisation relatif à la Période de Référence concernée sera alors égal aux Charges Minimums d'Utilisation.

(iii) Sous réserve des stipulations du paragraphe (ii) ci-dessus, le Paiement Provisionnel d'Utilisation pour une Période de Référence donnée sera égal, avant indexation, au total de:

(a) la somme des montants obtenus pour chaque Type de trafic en multipliant:

- (1) le nombre d'Unités de Trafic de ce Type estimées avoir été transportées par Train dans le Lien Fixe pendant ladite Période de Référence (tel que spécifié dans le certificat des Réseaux fourni au sujet de ladite Période de Référence selon l'Article 8.1 (ii)) par
- (2) l'Unité de Péage Moyenne Provisionnelle pour ce Type de trafic (telle que définie au paragraphe (iv) ci-dessous),

plus

(b) le montant des Charges Fixes d'Utilisation Annuelles au titre de ladite Période de Référence (avant indexation).

(iv) (a) L'Unité de Péage Moyenne Provisionnelle pour toutes les Périodes de Référence comprises dans une Période Comptable donnée est, pour un Type de trafic donné, le Péage moyen par Unité de Trafic de ce Type, calculé sur la base de l'Annexe VI, sans tenir compte de l'indexation, et en partant de l'hypothèse selon laquelle le nombre total d'Unités de Trafic de ce Type devant être transportées dans le Lien Fixe pendant ladite Période Comptable sera le nombre prévu par accord entre les parties intervenant durant l'année précédente pour l'année correspondant à (ou incluant) ladite Période Comptable (ajusté, si ladite Période Comptable est inférieure à une année, selon les termes du paragraphe (1) ci-dessous), ou si les parties ne conviennent pas d'une prévision de trafic et ne se mettent pas autrement d'accord:

- (1) pour la première Période Comptable, le chiffre adéquat de l'Annexe IV (ajusté, si la durée de la première Période Comptable est inférieure à une année, en multipliant ce chiffre par $n/365$, "n" étant le nombre de jours compris dans la première Période Comptable);
- (2) pour la deuxième Période Comptable, $(100 + x) \%$ du nombre d'Unités de Trafic du Type considéré transportées pendant la première Période Comptable (ajusté à un chiffre annuel, si la durée de la première Période Comptable était inférieure à une année, en multipliant ce nombre par $365/n$, "n" étant le nombre de jours compris dans la première Période Comptable), et "x" étant 2,7 % pour les Voyageurs, 4,3 % pour les Marchandises et 2,2 % pour les Marchandises en Vrac;
- (3) pour la troisième Période Comptable et les Périodes Comptables suivantes, $(100 + y) \%$ du nombre d'Unités de Trafic du Type considéré transportées durant la Période Comptable précédente ("AP-1"), "y" étant le pourcentage d'augmentation du volume de ce Type de trafic transporté pendant AP-1 par rapport au volume transporté pendant la Période Comptable qui précède immédiatement AP-1 (ajusté à un chiffre annuel comme il est précisé au paragraphe (2) ci-dessus, au cas où ladite Période Comptable précédente était d'une durée inférieure à une année).

(b) Pour les besoins des paragraphes (a) (2) et (3) du présent Article 7.5 (iv), le nombre d'Unités de Trafic de chaque Type transportées dans le Lien Fixe pendant une Période Comptable donnée (la Période Comptable "antérieure") sera le nombre convenu par les parties ou déterminé par l'Expert selon l'Article 8.3, ou, si aucun n'est disponible le dernier jour de la Période de Référence de la Période Comptable en cours, le suivant:

- (1) si le certificat des Réseaux mentionné à l'Article 8.1 (iii) et relatif à la Période Comptable antérieure est disponible le dernier jour de la première Période de Référence pendant la Période Comptable en cours, le nombre d'Unités de Trafic du Type donné et spécifié dans ledit certificat;
- (2) dans tous les autres cas, le nombre total d'Unités de Trafic du Type donné et spécifié dans les certificats fournis par les Réseaux aux termes de l'Article 8.1 (ii) concernant les Périodes de Référence de la Période Comptable antérieure, multiplié par a/n , "a" étant le nombre de Périodes de Référence dans la Période Comptable antérieure et "n" étant le nombre de Périodes de Référence pour lesquelles des certificats ont été fournis le dernier jour de la première Période de Référence de la Période Comptable en cours (ou, s'il s'avère que moins de $(a \times \frac{3}{4})$ de ces certificats ont été ainsi fournis à cette date, le nombre d'Unités de Trafic du Type donné que les Concessionnaires peuvent raisonnablement estimer avoir transportées dans le Lien Fixe pendant la Période Comptable précédente).

(v) Les Charges d'Utilisation pour chacune des cent quarante quatre (144) premières Périodes de Référence d'un (1) mois calendaire entier qui commencent au plus tôt le premier jour durant lequel les Réseaux exploitent des services réguliers de Trains de Voyageurs et de Trains de Marchandises dans le

Lien Fixe seront d'un montant minimum (ci-après dénommées les "Charges Minimums d'Utilisation", cette expression comprenant tout montant inférieur résultant de l'ajustement conformément aux stipulations suivantes du présent paragraphe) de 4 167 000 Unités de Compte, étant entendu que:

- (a) si, pour une raison quelconque autre que du fait des Réseaux, le Lien Fixe n'est pas pleinement disponible pour les Réseaux pendant une période ("ladite période") dépassant une journée calendaire (la portion de ladite période excédant une journée calendaire étant appelée dans le présent paragraphe la "période d'indisponibilité"), les Charges Minimums d'Utilisation dues pour chaque Période de Référence comprenant une telle période d'indisponibilité (ou partie de cette période) seront ajustées en réduisant la partie desdites Charges Minimums d'Utilisation qui se réfère à la période d'indisponibilité (ou à la partie applicable de cette période d'indisponibilité) en proportion du nombre de Trains programmés (ainsi que définis à l'Annexe VIII) qui ont été annulés du fait de ce défaut de pleine disponibilité.
 - (b) si, par suite d'un événement quelconque ou d'une série d'événements liés les uns aux autres, les Réseaux ne peuvent pas faire circuler tous les Trains programmés (tels que définis à l'Annexe VIII) dans le Lien Fixe pendant une période continue quelconque de plus de vingt-deux (22) journées calendaires ("ladite période"), (la portion de ladite période excédant vingt deux (22) jours étant appelée dans le présent paragraphe la "période de non-utilisation"), les Charges Minimums d'Utilisation dues au titre de toute Période de Référence comprenant une telle période de non-utilisation (ou partie de cette période) seront ajustées en réduisant la partie desdites Charges Minimums d'Utilisation qui se réfère à la période de non-utilisation (ou à la partie applicable de cette période de non-utilisation) en proportion du nombre de Trains programmés qui ont été annulés du fait de l'incapacité des Réseaux à les faire circuler dans le Lien Fixe par suite de l'événement ou de la série d'événements liés mentionnés ci-dessus.
 - (c) si l'exploitation du Lien Fixe est interrompue en application de l'Article 25 de la Concession ou de quelque autre manière par les Etats pendant une Période de Référence, les Charges Minimums d'Utilisation dues au titre de ladite Période de Référence seront calculées prorata temporis, sur la base du nombre de jours compris dans ladite Période de Référence qui ne sont pas aussi des jours compris dans la période d'interruption.
 - (d) Les paragraphes (a), (b), et (c) du présent Article 7.5 (v) peuvent s'appliquer cumulativement pour une même Période de Référence, mais:
 - (1) "ladite période" telle que mentionnée respectivement aux paragraphes (a) et (b) ne pourra courir pendant une période d'interruption visée au paragraphe (c) et,
 - (2) "ladite période" visée au paragraphe (b) ne pourra pas courir pendant que court "ladite période" visée au paragraphe (a)
- (vi) (a) si, pour une raison quelconque autre que du fait des Réseaux, le Lien Fixe n'est pas pleinement disponible pour les Réseaux pendant une période dépassant une journée calendaire (la portion de ladite période excédant une journée calendaire étant appelée dans le présent paragraphe la "période d'indisponibilité"), les Charges d'Utilisation Fixes Annuelles dues pour chaque Période de Référence comprenant une telle période d'indisponibilité (ou partie de cette période) seront ajustées en réduisant la partie desdites Charges d'Utilisation Fixes Annuelles qui se réfère à la période d'indisponibilité (ou à la partie applicable de cette période d'indisponibilité) en proportion du nombre de Trains programmés (ainsi que définis à l'Annexe VIII) qui ont été annulés du fait de ce défaut de pleine disponibilité.
- (b) si, par suite d'un événement ou d'une circonstance quelconque mentionné à l'Article 21, les Réseaux ne peuvent pas faire circuler tous les Trains programmés (tels que définis à l'Annexe VIII) dans le Lien Fixe pendant une période continue quelconque de plus d'une journée calendaire ("ladite période"), (la portion de ladite période excédant une journée calendaire étant appelée dans le présent paragraphe la "période de non-utilisation"), les Charges d'Utilisation Fixes Annuelles dues au titre de toute Période de Référence comprenant une telle période de non-utilisation (ou partie de cette période) seront ajustées en réduisant la partie desdites Charges d'Utilisation Fixes Annuelles qui se réfère à la période de non-utilisation (ou à la partie applicable de cette période de non-utilisation) en proportion du nombre de Trains programmés qui ont été annulés du fait de l'incapacité des Réseaux à les faire circuler dans le Lien Fixe par suite de l'événement ou de la circonstance mentionné ci-dessus.
 - (c) Si l'exploitation du Lien Fixe est interrompue en application de l'Article 25 de la Concession ou de quelque autre manière par les Etats pendant une Période de Référence, les Charges d'Utilisation Fixes Annuelles dues au titre de ladite Période de Référence seront calculées prorata temporis, sur la base du nombre de jours compris dans ladite Période de Référence qui ne sont pas aussi des jours compris dans la période d'interruption.
 - (d) Les paragraphes (a), (b), et (c) du présent Article 7.5 (vi) peuvent s'appliquer cumulativement pour une même Période de Référence mais:

- (1) "ladite période" telle que mentionnée respectivement aux paragraphes (a) et (b) ne pourra courir pendant une période d'interruption visée au paragraphe (c), et
- (2) plusieurs périodes dénommées "ladite période" ne peuvent courir simultanément.

7.6 (i) Les Charges d'Utilisation dues au titre d'une Période de Référence donnée seront tout d'abord calculées conformément aux stipulations suivantes du présent Article (ainsi calculées, elles constitueront les "Charges d'Utilisation Non-Ajustées" pour ladite Période de Référence), puis elles seront ajustées selon les termes de l'Article 7.7.

(ii) Les Charges d'Utilisation Non-Ajustées pour une Période de Référence donnée seront égales au total de:

(a) la somme des montants obtenus, pour chaque Type de trafic, en multipliant:

- 1) le nombre d'Unités de Trafic de ce Type transportées par Trains dans le Lien Fixe pendant la Période de Référence donnée (tel que spécifié, sous réserve de l'Article 8.3, dans le certificat des Réseaux fourni conformément à l'Article 8.1 (iii) relatif à la Période Comptable durant laquelle la Période de Référence survient) par
- 2) l'unité de Péage moyenne par Unité de Trafic de ce Type, établie sur la base des chiffres de l'Annexe VI (sans tenir compte de l'indexation) et du nombre d'Unités de Trafic de ce Type transportées dans le Lien Fixe pendant la Période Comptable au cours de laquelle ladite Période de Référence survient (tel que spécifié, sous réserve de l'Article 8.3, dans le certificat mentionné au (1) ci-dessus),

plus

(b) le montant des Charges d'Utilisation Fixes Annuelles au titre de la Période de Référence en question (avant indexation).

7.7 (i) Si les Charges Minimums d'Utilisation pour une quelconque Période de Référence excèdent les Charges d'Utilisation Non-Ajustées relatives à ladite période, un montant égal à la différence sera porté au crédit d'un compte-mémorandum tenu en Unités de Compte (ci-après dénommé le "Compte de Charges d'Utilisation Excédentaires").

(ii) Le montant porté au crédit du Compte de Charges d'Utilisation Excédentaires au titre d'une Période de Référence donnée sera disponible, selon les termes des stipulations suivantes du présent Article, pour ajuster (conformément aux stipulations du paragraphe (iv) ci-dessous) les Charges d'Utilisation dues au titre de toutes les Périodes de Référence ultérieures, jusqu'à la trente sixième (36) Période de Référence (inclusive).

Les montants ainsi crédités qui sont disponibles afin d'ajuster les Charges d'Utilisation dues au titre d'une Période de Référence donnée sont des Charges d'Utilisation Excédentaires "disponibles".

(iii) En tant que de besoin, des réductions seront effectuées à partir des Charges d'Utilisation Excédentaires portées au crédit du Compte de Charges d'Utilisation Excédentaires (prises dans l'ordre chronologique suivant lequel elles ont été portées au crédit dudit compte) et de telle façon que le montant total porté au crédit du Compte de Charges d'Utilisation Excédentaires ne dépasse pas 25 000 000 Unités de Compte.

(iv) Les Charges d'Utilisation Excédentaires disponibles, prises dans l'ordre chronologique suivant lequel elles ont été portées au crédit du Compte de Charges d'Utilisation Excédentaires, serviront à réduire ou, si elles sont suffisantes, à éliminer l'excédent des Charges d'Utilisation Non-Ajustées dues au titre d'une Période de Référence, par rapport aux Charges Minimums d'Utilisation également dues au titre de ladite Période de Référence et le solde du Compte de Charges d'Utilisation Excédentaires sera diminué du montant ainsi utilisé.

Le montant auquel les Charges d'Utilisation Non-Ajustées se trouvent ainsi réduites pour une Période de Référence quelconque constitue les "Charges d'Utilisation Ajustées" applicables à ladite Période de Référence.

(v) Les Charges d'Utilisation au titre d'une Période de Référence donnée sont les suivantes:

- (a) les Charges d'Utilisation Ajustées relatives à ladite Période de Référence, ou
- (b) s'il n'y a pas lieu à ajustement suivant le paragraphe (iv) ci-dessus, les Charges d'Utilisation Non-Ajustées relatives à ladite Période de Référence (ou, pour chacune de ces Périodes de Référence pour lesquelles les Charges Minimums d'Utilisation sont indiquées à l'Article 7.5 (v), les Charges Minimums d'Utilisation, si ces dernières sont supérieures),

et indexées conformément à l'Article 9.7, par application de l'indice relatif à ladite Période de Référence.

7.8 (i) Le troisième Jour Ouvrable suivant la fin de chaque Période de Référence (ci-après dénommée la "Date de Paiement Provisionnel"), les Réseaux devront payer le montant du Paiement Provisionnel d'Utilisation, indexé conformément à l'Article 9.7 par application du dernier indice publié au dernier jour de cette Période de Référence.

(ii) Pour chaque Période Comptable, les Réseaux paieront aux Concessionnaires ou les Concessionnaires paieront aux Réseaux, selon le cas, un ajustement (ci-après dénommé l'«Ajustement des Charges d'Utilisation») calculé conformément aux stipulations suivantes du présent Article.

(iii) L'Ajustement des Charges d'Utilisation sera dû le troisième Jour Ouvrable du quatrième mois suivant la fin de la Période Comptable à laquelle il se réfère ou, au cas où toutes les données nécessaires à son calcul ne seraient pas disponibles, le cinquième Jour Ouvrable suivant le jour où toutes ces informations seront disponibles ou auraient pu être disponibles en l'absence de faute de la partie responsable du paiement de l'Ajustement des Charges d'Utilisation.

(iv) Au cas où les Charges d'Utilisation Provisionnelles dues au titre d'une Période de Référence donnée dépassent les Charges d'Utilisation dues au titre de cette même Période de Référence, la différence sera portée au crédit des Réseaux à compter de la Date de Paiement Provisionnel pour ladite Période de Référence.

(v) Au cas où les Charges d'Utilisation dues au titre d'une Période de Référence donnée dépassent les Charges d'Utilisation Provisionnelles dues au titre de cette même Période de Référence, la différence sera portée au crédit des Concessionnaires à compter de la Date du Paiement Provisionnel pour ladite Période de Référence.

(vi) Les montants crédités selon les termes des paragraphes (iv) et (v) seront inscrits comme articles d'un compte courant entre les parties. Le solde net dudit compte portera intérêt pour toutes les périodes successives d'une Date de Paiement Provisionnel à l'autre (ou, si elle est plus proche, la date d'exigibilité de l'Ajustement des Charges d'Utilisation), au Taux d'Intérêt applicable à ladite période, les intérêts courus étant portés au compte à leur date d'échéance.

(vii) L'Ajustement des Charges d'Utilisation est égal au solde du compte courant mentionné au paragraphe (vi) ci-dessus à la date d'exigibilité du paiement de l'Ajustement des Charges d'Utilisation. Ce solde sera versé soit par les Réseaux, soit par les Concessionnaires, selon ceux qui en seront crédetes.

7.9 (i) Les Réseaux seront autorisés, sous réserve de l'accord de l'assemblée des actionnaires des Concessionnaires (si ces actionnaires sont concernés par ladite proposition) et des tiers susceptibles d'être concernés par cette proposition, à effectuer des paiements ouvrant droit à des remises sur les Charges d'Utilisation ultérieures, mais à condition que l'ensemble desdits paiements et remises soient neutres pour les Concessionnaires, les actionnaires des Concessionnaires et les tiers susceptibles d'être concernés par cette proposition, en prenant en compte les conséquences fiscales desdits paiements et remises.

(ii) Si les Réseaux proposent aux Concessionnaires une méthode pour exercer le droit décrit en (i) ci-dessus, les Concessionnaires étudieront cette proposition et ne pourront refuser ladite proposition que si les critères énoncés au paragraphe (i) ci-dessus ne sont pas remplis ou si les autorisations visées audit paragraphe ne sont pas données.

(iii) Les Réseaux pourront céder le droit mentionné ci-dessus à un tiers quelconque accepté par les Concessionnaires, qui ne pourront le refuser de manière injustifiée.

(iv) Toutes références faites dans le présent Article aux actionnaires des Concessionnaires comprennent également:

- (a) pour CTG, une société choisie par CTG parmi ses sociétés-mères telles que définies à l'Article 736 du "United Kingdom Companies Act 1985" et,
- (b) pour FM, une société choisie par FM parmi les sociétés dont elle est une filiale, au sens donné à ce terme à l'Article 354 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966.

8. VERIFICATION

8.1 (i) Les Réseaux devront, au plus tard à la dernière des deux dates suivantes, la Date d'Ouverture ou la Date d'Ouverture Prévue, disposer d'un système opérationnel permettant un enregistrement du nombre des Unités de Trafic transportées par les Trains dans le Lien Fixe et du nombre de Voyageurs voyageant dans le Lien Fixe munis des billets Train Auto/Navette mentionnés à l'Article 7.4 (vi) (ci-après dénommés les "Passagers Attribués"). Les Réseaux devront pouvoir disposer de ce système pendant toute la durée de la présente Convention, ainsi que pour une période appropriée après l'expiration de celle-ci.

(ii) Dans un délai de trois (3) Jours Ouvrables après la fin de chaque Période de Référence, les Réseaux certifieront par écrit aux Concessionnaires, sur la base des informations fournies par le système opérationnel prévu à l'Article 8.1 (i):

- (a) le nombre de Voyageurs Attribués et,
- (b) le nombre d'Unités de Trafic de chaque Type

qu'ils estiment avoir transportés dans le Lien Fixe pendant la Période de Référence donnée.

(iii) Les Réseaux certifieront par écrit aux Concessionnaires au plus tard soixante (60) jours après la fin de chaque Période Comptable donnée, sur la base des informations fournies par le système opérationnel prévu à l'Article 8.1 (i):

- (a) le nombre de Voyageurs Attribués et,
- (b) le nombre d'Unités de Trafic de chaque Type

transportés dans le Lien Fixe pendant ladite Période Comptable et pendant toutes les Périodes de Référence comprises dans ladite Période Comptable.

(iv) A la demande des Concessionnaires, les Réseaux mettront à la disposition des Concessionnaires tous documents et informations que les Concessionnaires pourront raisonnablement demander et leur permettront de les vérifier afin de s'assurer de l'adéquation du système visé au paragraphe (i) et de l'exactitude des certificats mentionnés à l'Article 8.1 (ii) et (iii) ci-dessus.

(v) Les Concessionnaires pourront faire vérifier et certifier les chiffres mentionnés dans le certificat visé au paragraphe (iii) ci-dessus par un expert en comptabilité indépendant (et raisonnablement acceptable par les Réseaux) et les Réseaux devront faciliter et prêter leur concours à cette vérification. Aux termes de son acte de mission, à l'exception de ce qui pourrait être accepté expressément par les Réseaux, ledit expert ne devra pas communiquer aux Concessionnaires ni utiliser les informations obtenues pendant ses recherches ou résultant desdites recherches, autres que celles visant à confirmer l'exactitude ou l'inexactitude des certificats. Tous les honoraires et frais dudit expert seront supportés par les Concessionnaires.

8.2 (i) Les Concessionnaires devront, au plus tard à la Date d'Ouverture, s'assurer qu'ils disposent d'un système opérationnel permettant de:

- (a) calculer les Réductions des Charges d'Utilisation définies à l'Annexe VII,
- (b) affecter les Coûts d'Exploitation aux différentes Périodes de Référence et aux Réseaux conformément à l'Article 10 et à l'Annexe V.

Les Concessionnaires devront également conserver et utiliser ce système pour toute la durée de la présente Convention, ainsi que pour une période appropriée après l'expiration de celle-ci.

(ii) Les Concessionnaires, au plus tard trois (3) Jours Ouvrables avant la date d'exigibilité des paiements conformément à l'Article 10.5 (i) de chaque Ajustement des Coûts d'Exploitation, certifieront par écrit aux Réseaux:

- (a) les montants totaux et la ventilation raisonnablement détaillée des éléments constitutifs décrits à l'Annexe V des Coûts d'Exploitation pour chaque Période de Référence comprise dans la période à laquelle l'Ajustement des Coûts d'Exploitation se rattache,
- (b) pour chacune desdites Périodes de Référence, le montant de la Contribution des Réseaux aux Coûts (tel que définie à l'Article 10.1) et,
- (c) que tous les éléments des Coûts d'Exploitation pour les Périodes de Référence données sont établis sur une base commerciale normale (après ajustement, si nécessaire).

(iii) Les Concessionnaires devront, au plus tard à la date d'échéance de la Réduction des Charges d'Utilisation (telle que définie à l'Annexe VII) due au titre de chaque Période Comptable, certifier par écrit aux Réseaux le montant de la réduction des Charges d'Utilisation due au titre de ladite Période Comptable. S'il n'y a pas lieu à réduction des Charges d'Utilisation, les Concessionnaires devront également le certifier par écrit aux Réseaux. Chacune de ces stipulations devra expliquer de manière suffisamment précise les calculs sur lesquels les Concessionnaires se sont fondés et devra établir que les éléments constitutifs de ces calculs ont été établis sur une base commerciale normale (après ajustement, si nécessaire). Toutefois, les Concessionnaires pourront refuser de communiquer des précisions qu'ils considèrent comme confidentielles.

(iv) A la demande des Réseaux, les Concessionnaires mettront à la disposition des Réseaux et les autoriseront à examiner tous documents et informations (à l'exception des documents et informations que les Concessionnaires considèrent comme confidentiels) que les Réseaux pourront raisonnablement demander et leur permettront de les vérifier afin de:

- (a) s'assurer de l'adéquation du système visé à l'Article 8.2 (i) et de l'exactitude des certificats visés à l'Article 8.2 (ii) et (iii) et,
- (b) pouvoir juger de la gestion raisonnable et de la bonne répartition des Coûts d'Exploitation conformément à l'Annexe V.

(v) Les Réseaux pourront faire vérifier les informations visées au paragraphe (iv) du présent Article (y compris celles qui ne leur ont pas été communiquées en raison de leur nature confidentielle) par un expert en comptabilité indépendant (raisonnablement acceptable par les Concessionnaires). Les Concessionnaires devront faciliter et prêter leur concours à cette vérification. Aux termes de son acte de mission, à l'exception de ce qui pourrait être accepté expressément par les Concessionnaires, ledit expert ne devra pas communiquer aux Réseaux ni utiliser les informations obtenues pendant ses recherches ou résultant desdites recherches, autres que celles visant à confirmer l'exactitude ou l'inexactitude des certificats. Tous les honoraires et frais dudit expert seront supportés par les Réseaux.

8.3 (i) Dans les douze (12) mois suivant la date de réception des certificats prévus, soit à l'Article 8.1 (iii), soit à l'Article 8.2 (ii) et (iii), les Concessionnaires ou les Réseaux, selon le cas, auront la faculté d'adresser par écrit une notification à l'autre partie afin de procéder à la nomination d'un expert (ci-après dénommé l'"Expert") qui, sur la base des meilleures informations dont il disposera, aura la mission suivante:

- (a) vérifier l'exactitude des certificats, y compris l'exactitude des informations sur la base desquelles ils ont été établis, ou bien
- (b) dans le cas où un certificat fourni conformément à l'Article 8.1 (iii) ou le système sur la base duquel a été établi ce certificat lui semble inexact, fixer le nombre de Voyageurs Attribués et le nombre d'Unités de Trafic de chaque Type transportées dans le Lien Fixe pendant la Période Comptable considérée et toutes les Périodes de Référence comprises dans ladite Période Comptable, ou bien
- (c) au cas où l'Expert estimerait qu'un certificat fourni conformément à l'Article 8.2 (ii) est inexact, fixer, pour celles des Périodes de Référence spécifiées par les Réseaux auxquelles il s'applique, le montant des Coûts d'Exploitation engagés à bon escient par les Concessionnaires (en effectuant tous les ajustements nécessaires à son avis pour rétablir les Coûts d'Exploitation sur une base commerciale normale) et le montant de la Contribution des Réseaux aux Coûts, ou bien
- (d) au cas où l'Expert estimerait qu'un certificat fourni conformément à l'Article 8.2 (iii) est inexact, fixer le montant (s'il y a lieu) de la Réduction des Charges d'Utilisation relative à la Période Comptable considérée, et, le cas échéant,
- (e) déterminer les paiements d'ajustement nécessaires entre les parties par suite d'un paiement excessif ou insuffisant de Charges d'Utilisation, de la Contribution des Réseaux aux Coûts ou de Réductions des Charges d'Utilisation (de tels paiements d'ajustements devant être augmentés des intérêts selon le ou les taux qui pourront être spécifiés par l'Expert).

(ii) Dans le cas où l'Expert ne serait pas désigné dans un délai de deux mois suivant la notification, la partie qui adresse cette notification pourra demander, soit au Président en exercice de l'"Institute of Chartered Accountants in England and Wales", soit au Président en exercice de la Compagnie des Experts près le Comité National Français de la Chambre de Commerce Internationale, de désigner l'Expert.

(iii) L'Expert sera autorisé à procéder à toutes les investigations qu'il jugera utile et prendra en considération les informations et exposés des faits présentés par les parties ou leurs experts mentionnés aux Articles 8.1 (v) ou 8.2 (v). Les parties prêteront leur concours à cet effet. Aux termes de sa mission, à l'exception de ce qui pourrait être accepté expressément par les parties, l'Expert ne devra pas communiquer à l'une des parties ni utiliser les informations obtenues sur l'autre partie pendant ses recherches ou résultant desdites recherches autres que celles visant à confirmer l'exactitude ou l'inexactitude des certificats.

(iv) Les honoraires et frais de l'Expert ainsi que ceux supportés par les parties qui sont attribuables aux travaux de l'Expert seront supportés par la partie contre laquelle le rapport d'expertise a été rendu ou, en cas de partage, par les parties, dans les proportions déterminées par l'Expert.

(v) Tout différend susceptible d'être soumis à l'Expert ne peut relever de la procédure prévue à l'Article 30.

(vi) Toutes les conclusions de l'Expert seront écrites et définitives et lieront les parties.

9. PAIEMENTS ET INDEXATION

9.1 Chaque Unité de Compte est égale à une livre sterling plus 11,7 francs français.

9.2 Les paiements de montants exprimés en Unités de Compte devront être effectués par le paiement de l'élément franc français et de l'élément livre sterling conformément aux stipulations du présent Article.

9.3 Les paiements devront être effectués sous bonne valeur aux comptes bancaires à Londres (dans le cas de livres sterling) ou à Paris (dans le cas de francs français) que la partie en faveur de qui le paiement doit être effectué aura préalablement notifiés par écrit.

9.4 Si un paiement devenait exigible un jour qui ne serait pas un Jour Ouvrable, il sera alors exigible le Jour Ouvrable suivant.

9.5 Tous les calculs d'intérêts requis par la présente Convention seront effectués sur la base d'une année de 365 jours et par jour réellement écoulé.

9.6 (i) Les Réseaux devront effectuer tous les Paiements Provisionnels d'Utilisation, et Paiements Provisionnels des Coûts et payer les Ajustements des Charges d'Utilisation et les Ajustements des Coûts d'Exploitation sans qu'il puisse y avoir de compensation avec les montants que les Concessionnaires leur doivent, à moins que les sommes dues par les Concessionnaires soient certaines, liquides et exigibles.

(ii) Au cas où les Concessionnaires le demanderaient, les Réseaux devront, pour toute somme qu'ils auront omis de payer ou qu'ils auront refusé de payer, préciser s'ils contestent l'obligation de payer cette somme et, dans ce cas, préciser si cela concerne la totalité ou seulement une partie de cette somme. Si les Réseaux contestent l'obligation de payer une partie seulement de cette somme, ils devront payer la partie de la somme qu'ils ne contestent pas.

9.7 (i) Les montants devant être "indexés" aux termes de la présente Convention le seront conformément aux stipulations suivantes:

(ii) Les montants en francs français devront être indexés sur l'IMP et ceux en livres sterling sur le RPI.

(iii) L'indexation devra être calculée en se référant à l'indice de base de 153,50 pour l'IMP et de 359,15 pour le RPI, correspondant dans chaque cas à la moyenne arithmétique des indices fixés pour décembre 1984 et janvier 1985.

(iv) Si la base sur laquelle l'IMP, le RPI ou tout autre indice substitué ont été établis se trouvait modifiée, l'IMP, le RPI ou tout autre indice substitué devront néanmoins continuer à s'appliquer en tenant compte des méthodes d'ajustement qui pourraient être officiellement recommandées. Toutefois, au cas où l'une des parties prétendrait qu'il y a un changement majeur des caractéristiques de cet indice susceptible d'augmenter de façon sensible le montant qu'elle est obligée de payer, ou d'entraîner la réduction des montants qu'elle est en droit de recevoir au titre de la présente Convention et au cas où une telle prétention ne serait pas acceptée par les parties ou au cas où les parties ne s'accorderaient pas sur une solution, le litige pourra être tranché conformément à la procédure décrite à l'Article 30 et la décision des arbitres liera définitivement les parties. Les arbitres pourront décider qu'à partir de la date qu'ils détermineront, un indice de remplacement qu'ils préciseraient devra être substitué ou que des ajustements qu'ils indiqueraient seront effectués sur l'indice applicable. Dans l'attente de la décision des arbitres, l'indice en litige alors applicable devra continuer à s'appliquer.

(v) Si l'IMP, le RPI ou tout autre indice applicable pendant la durée de la présente Convention n'était plus publié, il devra être automatiquement remplacé par l'indice qui lui est officiellement substitué, en tenant compte des méthodes de conversion qui pourraient être officiellement recommandées ou, si aucun indice ne lui est officiellement substitué, par l'indice équivalent le plus proche qui est alors publié.

Toutefois, si l'une des parties prétendait que l'indice de remplacement, après, le cas échéant, application des méthodes de conversion, est fondamentalement différent de celui qu'il remplace et qu'il est susceptible d'accroître de façon sensible les paiements qu'elle est obligée d'effectuer, ou de réduire les sommes qu'elle est en droit de recevoir au titre de la présente Convention et au cas où une telle prétention ne serait pas acceptée par les parties ou au cas où les parties ne s'accorderaient pas sur une solution ou encore si les parties ne pouvaient se mettre d'accord sur l'indice équivalent le plus proche, ce litige pourra être tranché conformément à la procédure énoncée à l'Article 30 et la décision des arbitres liera définitivement les parties; les arbitres pourront décider qu'à partir de la date qu'ils détermineront, un indice de remplacement qu'ils préciseraient devra être substitué ou que des ajustements qu'ils indiqueraient seront effectués sur l'indice applicable. Dans l'attente de la décision des arbitres, l'indice en litige alors applicable devra continuer à s'appliquer.

(vi) L'indice applicable à une Période de Référence quelconque ou à toute autre période est l'indice du mois calendaire auquel correspond ou qui inclut ladite Période de Référence ou toute autre période ou bien, si un indice est relatif à un jour de référence spécifique, l'indice pour le jour de référence qui tombe dans ce mois.

9.8 Si l'une des parties s'abstenait de payer à échéance une somme due au titre de la présente Convention, celle-ci devra payer des intérêts au Taux d'Intérêt de Retard sur ladite somme due pour la durée du retard quelle qu'en soit la raison (aussi bien avant qu'après tout jugement ou toute sentence arbitrale). Ces intérêts seront payables à première demande.

9.9 (i) Tout règlement à effectuer par les parties en vertu de la présente Convention devra être net de tout impôt, taxe, déduction ou retenue de quelque nature que ce soit, présent ou futur, sauf dans les cas prévus par toute loi, règlement, décret ou exigence d'une autorité publique applicable dans la République française ou dans le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord.

(ii) Toutes les sommes qui doivent être payées au titre de la présente Convention sont stipulées hors taxe à la valeur ajoutée ou "Value Added Tax" et autres taxes qui en conséquence (dans la mesure exigée par la législation fiscale) seront ajoutées aux sommes exigibles au titre de la présente Convention.

10. COÛTS D'EXPLOITATION

10.1 (i) L'Annexe V décrit certains coûts qui seront engagés par les Concessionnaires et leur "Sociétés Affiliées" en relation avec l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du Lien Fixe (ci-après dénommés les "Coûts d'Exploitation") et définit les principes selon lesquels une partie des Coûts d'Exploitation est remboursée par les Réseaux aux Concessionnaires.

(ii) Dans la présente Convention, les Coûts d'Exploitation "pour" une période quelconque seront les Coûts d'Exploitation générés au cours de ladite période, selon les principes comptables généralement admis en Angleterre et en France.

(iii) Les Réseaux supporteront, pour chaque Période de Référence, la partie des Coûts d'Exploitation relatifs à ladite Période de Référence, calculée conformément à l'Annexe V et qui est imputable aux Réseaux ou aux Trains aux termes de ladite Annexe V (ci-après dénommée la "Contribution des Réseaux aux Coûts" pour la Période de Référence donnée). Les Réseaux paieront la Contribution des Réseaux aux Coûts selon les stipulations suivantes du présent Article.

10.2 Les Concessionnaires produiront, six (6) mois avant le début de chaque Période Comptable, un budget préliminaire et, un (1) mois avant le début de chaque Période Comptable, un budget final des Coûts d'Exploitation estimés cumulés comprenant le montant estimé (ci-après dénommée la "Contribution Estimée des Réseaux aux Coûts") de la Contribution des Réseaux aux Coûts pour chaque Période de Référence comprise dans cette Période Comptable. Les Concessionnaires et les Réseaux s'efforceront de se mettre d'accord sur ce budget et sur le montant de la Contribution Estimée des Réseaux aux Coûts pour chaque Période de Référence comprise dans cette Période Comptable.

10.3 Les Coûts d'Exploitation fixés en devises autres que des livres sterling ou des francs français devront, pour les besoins du présent Article:

(a) s'ils sont payés au moyen du produit d'une vente comptant identifiable de livres sterling ou de francs français contre ladite devise, être convertis en livres sterling ou en francs français (selon le cas) au taux de change auquel la vente a été réalisée,

(b) dans tous les autres cas, être convertis pour moitié en livres sterling et pour moitié en francs français au taux comptant pour l'achat de la devise donnée avec des livres sterling ou des francs français (selon le cas), fixé à, ou aux alentours de onze (11) heures, heure locale, le jour normal de cotation par National Westminster Bank plc (pour les livres sterling) ou Crédit Lyonnais (pour les francs français) pour les paiements à l'échéance des Coûts d'Exploitation.

Au cas où ledit taux ne serait pas disponible, le taux à utiliser sera tout autre taux qui se rapproche le plus du taux ci-dessus mentionné, au moment donné ou dès que possible ultérieurement.

10.4 (i) Les Réseaux paieront aux Concessionnaires, pour chaque Période de Référence, une somme provisionnelle estimée au titre de la Contribution des Réseaux aux Coûts pour ladite Période de Référence.

(ii) Le montant provisionnel estimé mentionné au paragraphe (i) ci-dessus de la présente Convention (ci-après dénommé le "Paiement Provisionnel des Coûts") est, sous réserve de l'accord entre les Réseaux et les Concessionnaires, égal au montant de la Contribution Estimée des Réseaux aux Coûts pour une Période de Référence donnée, ou en l'absence d'accord:

(a) pour chaque Période de Référence comprise dans la première Période Comptable, un montant égal à:

$$(1) \frac{7\,000\,000 \text{ Unités de Compte}}{365} \times n,$$

("n" étant le nombre de jours compris dans la Période de Référence donnée), ledit montant devant être indexé conformément à l'Article 9.7 par application de l'indice relatif à ladite Période de Référence,

plus

(2) la partie affectée aux Réseaux, déterminée conformément à l'Annexe V, du coût des assurances attribuables à ladite Période de Référence (ou bien, si ledit coût n'est pas connu lorsque le Paiement Provisionnel des Coûts doit être effectué, l'estimation des Concessionnaires faite sur la base des meilleures informations à leur disposition au moment donné);

(b) pour chaque Période de Référence comprise dans les Périodes Comptables ultérieures, un montant égal à un douzième des Coûts d'Exploitation estimés pour l'ensemble de la Période Comptable au cours de laquelle la Période de Référence donnée survient, déterminée (en l'absence d'accord) conformément à l'Article 10.6.

(iii) Les Coûts d'Exploitation estimés pour chaque Période Comptable seront révisés par accord entre

les parties après le premier jour d'un trimestre calendaire pour prendre en compte toute différence entre les Coûts d'Exploitation figurant au budget pour le trimestre calendaire se terminant le jour susvisé et les Coûts d'Exploitation affectés réellement à ce trimestre calendaire.

Lorsque la révision ci-dessus mentionnée aura été effectuée pour les Coûts d'Exploitation estimés d'une Période Comptable donnée, les Paiements Provisionnels des Coûts à faire pour les Périodes de Référence restantes de ladite Période Comptable seront ajustés de façon appropriée, par accord entre les parties.

(iv) Les Réseaux devront effectuer les Paiements Provisionnels des Coûts au titre de chaque Période de Référence le troisième Jour Ouvrable suivant la fin de ladite Période de Référence.

10.5 (i) Au titre de la période commençant le premier jour de la première Période de Référence jusqu'au dernier jour du trimestre calendaire en cours et au titre de chaque période finissant le dernier jour des trimestres suivants, les Réseaux devront verser aux Concessionnaires, ou les Concessionnaires devront verser aux Réseaux, selon le cas, une somme d'ajustement (ci-après dénommée l'"Ajustement des Coûts d'Exploitation"), calculée conformément aux stipulations du présent Article.

(ii) Chaque Ajustement des Coûts d'Exploitation sera exigible le troisième Jour Ouvrable du quatrième mois suivant la fin de la période mentionnée à l'Article 10.5 (i) à laquelle l'Ajustement se rapporte ou, au cas où les informations nécessaires pour son calcul ne sont pas réunies, le cinquième Jour Ouvrable suivant le jour où toutes ces informations sont disponibles ou auraient pu être disponibles en l'absence de faute de la partie responsable du paiement de l'Ajustement des Coûts d'Exploitation.

(iii) Au cas où le Paiement Provisionnel des Coûts au titre d'une Période de Référence donnée est supérieur à la Contribution des Réseaux aux Coûts pour ladite période, la différence sera portée au crédit des Réseaux à compter du troisième Jour Ouvrable suivant la fin de cette Période de Référence.

(iv) Au cas où la Contribution des Réseaux aux Coûts pour une Période de Référence donnée est supérieure au Paiement Provisionnel des Coûts au titre de ladite Période de Référence, la différence sera portée au crédit des Concessionnaires à compter du troisième Jour Ouvrable suivant la fin de cette Période de Référence.

(v) Tout montant crédité conformément aux paragraphes (iii) et (iv) ci-dessus relatif à une Période de Référence considérée sera inscrit comme article d'un compte courant entre les parties. Le solde net de ce compte courant portera intérêt de mois en mois jusqu'à la date d'exigibilité du paiement de l'Ajustement des Coûts d'Exploitation au Taux d'Intérêt applicable pour chacun des mois considérés, les intérêts courus étant portés au compte à leur date d'échéance.

(vi) L'Ajustement des Coûts d'Exploitation est égal au solde du compte courant mentionné au paragraphe (v) ci-dessus à la date d'exigibilité du paiement de l'Ajustement des Coûts d'Exploitation. Ce solde sera versé soit par les Réseaux soit par les Concessionnaires, à ceux qui seront créditeurs.

10.6 (i) A défaut d'accord entre les parties sur le montant des Coûts d'Exploitation estimés pour la seconde Période Comptable ou toute Période Comptable ultérieure avant la date d'exigibilité du Premier Paiement Provisionnel des Coûts, au titre de la dite Période Comptable, ledit montant sera égal aux Coûts d'Exploitation réellement engagés pour la Période Comptable précédant immédiatement la Période Comptable concernée, (si cette Période Comptable précédente est inférieure à une année, multipliés par $365/n$, "n" étant le nombre de jours compris dans cette Période Comptable) ajusté pour l'indexation et la croissance du trafic conformément à l'Article 10.6 (ii).

(ii) (a) L'indexation mentionnée ci-dessus sera calculée séparément pour l'élément livres sterling et l'élément francs français composant les Coûts d'Exploitation concernés.

(b) le montant correspondant à chacun de ces éléments sera multiplié par le rapport:

$$\frac{\text{Indice Actuel}}{\text{Indice Précédent}}$$

étant entendu que:

"Indice Actuel" représente l'IMP ou le RPI le plus récent (selon la devise considérée) trois (3) Jours Ouvrables précédant le jour où l'indexation est calculée; et,

"Indice Précédent" représente l'indice établi pour la même période ou le même jour de l'année calendaire précédente.

(c) L'ajustement relatif à la croissance de trafic sera calculé en augmentant les livres sterling et les francs français composant les Coûts d'Exploitation concernés (après le calcul de l'indexation fait conformément au paragraphe (b) ci-dessus) de cinquante pour cent (50 %) du taux de croissance du trafic prévu pour la Période Comptable considérée.

(d) Le taux de croissance prévu sera calculé pour chaque Type de trafic de la présente Convention. Le taux de croissance prévu qui devra être utilisé afin de procéder à l'ajustement de la croissance de trafic sera le plus élevé des taux de croissance prévus ainsi calculés conformément au paragraphe (e) ci-dessous.

(e) Chaque taux de croissance prévu correspondra à la différence (exprimée en un pourcentage du

Précédent Niveau de Trafic) entre le Niveau de Trafic Prévu et le Précédent Niveau de Trafic, étant entendu que:

- (1) le "Niveau de Trafic Prévu" est le nombre d'Unités de Trafic prévu pour la Période Comptable considérée (sur la même base qu'à l'Article 7.5 (iv)); et,
- (2) le "Précédent Niveau de Trafic" est le nombre d'Unités de Trafic transportées pendant la Période Comptable précédant immédiatement la Période Comptable considérée (ajusté à un chiffre annuel dans le cas où la Période Comptable immédiatement précédente est inférieure à une année en multipliant ce nombre par 365/n, "n" étant le nombre de jours compris dans cette Période Comptable précédente).

(iii) Sous réserve de l'application des stipulations de l'Article 8 et des stipulations précédentes du présent Article, les indications fournies par les Concessionnaires au sujet du montant des Coûts d'Exploitation attribués ou devant être attribués à une période quelconque, ou de la Contribution aux Coûts des Réseaux pour toute Période de Référence, serviront de base de calcul des Paiements Provisionnels des Coûts et des Ajustements des Coûts d'Exploitation.

10.7 Chaque Paiement Provisionnel des Coûts d'Exploitation et chaque Ajustement des Coûts d'Exploitation seront payables de la façon suivante:

- (a) en livres sterling pour la partie qui représente les Coûts d'Exploitation payés ou convertis en livres sterling;
- (b) en francs français pour la partie qui représente les Coûts d'Exploitation payés ou convertis en francs français.

11. CIRCULATION DES TRAINS

11.1 Les Réseaux respecteront toutes les contraintes d'exploitation que les Concessionnaires pourront raisonnablement exiger pour exploiter le Lien Fixe.

11.2 Les Réseaux et les Concessionnaires seront responsables du contrôle de la circulation des Trains et des Navettes dans leur zones de contrôle respectives. La définition de ces zones fera l'objet d'un Accord Particulier entre les parties. Ledit contrôle prendra en compte les éléments suivants:

- (i) l'heure réelle d'approche des Trains ainsi que leur numéro de code;
- (ii) l'ordre normal de succession des Trains et des Navettes tel qu'indiqué par le Document Horaire en vigueur à un moment quelconque;
- (iii) les modifications nécessitées par le fait que certains Trains ou certaines Navettes seraient en avance ou en retard;
- (iv) l'introduction de Trains ou de Navettes supplémentaires non prévus dans le Document Horaire.

11.3.1 Les Réseaux mettront en place, en liaison avec les Concessionnaires, un système compatible avec celui des Concessionnaires, permettant à ces derniers de connaître à tout moment la position exacte des Trains circulant en direction ou en provenance du Lien Fixe, à l'intérieur des zones de contrôle mentionnées à l'Article 11.2 ci-dessus en tenant compte des possibilités des systèmes de suivi des trains utilisés par les Réseaux au moment considéré.

11.3.2 Les Concessionnaires mettront en place, en liaison avec les Réseaux, un système permettant à ces derniers de connaître à tout moment la position exacte des Navettes et des Trains circulant dans le Lien Fixe en tenant compte des possibilités respectives des systèmes de suivi des trains utilisés par les Réseaux et les Concessionnaires au moment considéré.

11.4 Les Réseaux s'assureront que les Trains sont dotés d'un équipement adapté afin de leur permettre de communiquer avec les centres de contrôle des Concessionnaires, conformément au système qui sera mis en place par les Concessionnaires après consultation des Réseaux.

11.5.1 Les Concessionnaires et les Réseaux feront leurs meilleurs efforts afin que les Navettes et Trains se conforment à leurs Sillons de Référence respectifs et au Document Horaire. Une marge raisonnable sera fixée par les Concessionnaires pour l'entrée dans la Section Commune afin de ne pas gêner le déroulement du Document Horaire.

11.5.2 Les Concessionnaires s'efforceront de réinsérer les Trains n'ayant pas respecté le Document Horaire ou la marge prévue et de donner la priorité aux Trains de Voyageurs, sous réserve de la nécessité pour les Concessionnaires de faire circuler un service de Navettes fréquent et efficace.

Les Trains ne respectant pas le Document Horaire ou la marge prévue pourront avoir, conformément aux instructions émises par les centres de contrôle des Concessionnaires, à circuler à une vitesse différente de celle initialement prévue afin de s'adapter à des circonstances particulières, dans la mesure où ils sont capables de circuler à cette vitesse.

11.6.1 Les Concessionnaires et les Réseaux se tiendront mutuellement informés de tout événement qui limite ou empêche la libre circulation du trafic dans le Lien Fixe ou risque de le faire, (hormis le cas de l'entretien prévu pour lequel les stipulations de l'Article 13.5 ci-dessous s'appliquent).

Dans le cas où surviendrait un tel événement, les Concessionnaires, après consultation avec les Réseaux, détermineront les mesures à prendre pour permettre, autant que faire se peut, l'utilisation normale du Lien Fixe. Les modalités de cette consultation feront l'objet d'un Accord Particulier.

11.6.2 S'il s'avère nécessaire, au titre de l'Article 11.6.1 ci-dessus, de retarder ou de supprimer certains Trains ou Navettes, les Concessionnaires accorderont aux Réseaux, dans la mesure du possible, une capacité réduite, calculée conformément à l'Annexe IX, proportionnelle à la capacité normale qui leur aurait été normalement concédée pour l'Heure donnée en l'absence de retard ou de suppression de Trains ou de Navettes.

Pour déterminer l'ordre de passage des Trains et des Navettes, les Concessionnaires devront, dans la mesure du possible et sans porter atteinte au déroulement du service régulier et fréquent des Navettes, respecter l'ordre de priorité suivant:

- (1) Trains de Voyageurs;
- (2) Navettes;
- (3) autres Trains.

11.6.3 (i) Pendant toute période où la capacité du Lien Fixe sera en partie diminuée, les Concessionnaires pourront, en vue d'optimiser son utilisation, créer un sillon de transit spécial (ci-après dénommé le "Sillon de Transit Spécial") qui remplacera, dans les circonstances mentionnées à l'Article 11.6.1, le Sillon Standard comme mesure de la capacité disponible pour les parties pendant cette période.

(ii) A moins que le contexte n'implique une autre interprétation, pour chacune de ces périodes toute stipulation relative dans la présente Convention à un Sillon Standard s'appliquera, mutatis mutandis, au Sillon de Transit Spécial.

(iii) Pendant cette période, tout Train ou Navette qui ne sera pas en mesure de respecter le Sillon de Transit Spécial n'aura pas l'autorisation de passer.

Lorsque des Trains ou des Navettes seront en conséquence retardés de plus de 180 minutes, les Concessionnaires ajusteront le Sillon de Transit Spécial afin de permettre à ces Trains ou Navettes de passer jusqu'à ce que l'encombrement des Trains ou Navettes retardés soit, dans la mesure du possible, résorbé.

(iv) Les Trains ou Navettes qui seront en mesure de suivre le Sillon de Transit Spécial le feront.

(v) Pendant chacune de ces périodes, les Concessionnaires appliqueront les stipulations de l'article 11.6.2.

11.7 Si les parties le demandent, un Accord Particulier pourra être conclu, pour fixer les conditions dans lesquelles une partie sera susceptible d'utiliser les locomotives appartenant à l'autre partie.

12. PERSONNEL

12.1 Le nombre d'agents affectés aux différentes catégories de Trains sera fixé par les Réseaux conformément aux exigences de la CIG.

12.2 (i) Le personnel des Réseaux (ou les autres personnels agréés par eux) assurera la conduite des Trains des Réseaux et les services à bord de ceux-ci.

(ii) Les Concessionnaires, en ce qui concerne leur personnel, et les Réseaux, en ce qui concerne le personnel en service à bord des Trains dans le Lien Fixe qu'ils devront avoir au titre de l'Article 12.1, s'assureront qu'ils ont bien reçu la formation correspondant à l'exercice de leurs fonctions.

Cette formation comprendra notamment (en fonction des exigences de la CIG ou du Comité de Sécurité et des attributions respectives des agents, sans que cela soit limitatif) la connaissance des règles relatives aux Trains et Navettes circulant à l'intérieur du Lien Fixe, à la sécurité et aux procédures à suivre en cas d'urgence.

(iii) BR et SNCF délivreront chacune un certificat, valable pour une période adéquate, à tout agent travaillant pour leur compte dans le Lien Fixe qui aura suivi la formation à laquelle il est fait référence à l'Article 12.2 (ii) attestant de sa compétence pour les fonctions qui lui ont été ainsi conférées. Les Réseaux ne permettront pas aux agents ne détenant pas un certificat en cours de validité d'exercer de telles fonctions.

(iv) Afin de permettre aux Réseaux de dispenser une telle formation, les Concessionnaires mettront gratuitement à leur disposition tous les règlements de sécurité et d'exploitation applicables.

(v) Afin de pouvoir contrôler la compétence des agents assurant la conduite des Trains, les Concessionnaires et les Réseaux seront respectivement autorisés à accompagner ces agents durant le parcours sur la Section Commune à condition que le personnel assurant l'accompagnement n'interfère pas dans l'exécution des tâches de ces agents ou n'entrave pas la sécurité de l'exploitation des Trains. Cet accompagnement ne doit pas modifier la desserte des Trains.

12.3 Les Réseaux donneront des instructions à leur personnel pour que celui-ci communique avec le centre de contrôle des Concessionnaires soit en français, soit en anglais, selon la langue qu'il utilise habituellement dans son cadre professionnel.

12.4 Les Concessionnaires, en ce qui concerne leur personnel et, les Réseaux, en ce qui concerne le personnel en service à bord des Trains dans le Lien Fixe, s'assureront qu'ils se conforment aux règlements et aux consignes d'exploitation des Concessionnaires lorsqu'ils sont en service dans le Lien Fixe. Les Concessionnaires s'assureront que ces règlements et consignes seront uniquement donnés par leurs employés et représentants autorisés.

12.5 (i) Les infractions commises dans le Lien Fixe par le personnel en service à bord des Trains seront exclusivement du ressort de SNCF ou BR, suivant leurs propres procédures disciplinaires ou toutes autres procédures applicables à ce personnel.

(ii) Les Concessionnaires auront le droit de demander aux Réseaux que le certificat d'aptitude de tout agent en service à bord des Trains qui ne respecte pas ou dont on est fondé à penser qu'il ne respecte pas les règlements et les instructions d'exploitation des Concessionnaires soit retiré.

(iii) Le non exercice par les Concessionnaires des droits dont ils sont titulaires aux termes de l'Article 12.5 (ii) ci-dessus n'aura aucune incidence sur leurs droits et obligations aux termes de la présente Convention.

12.6 Les Réseaux demanderont à leur personnel et à tout autre personnel agréé par eux conformément à l'Article 12.2 (i) d'aviser les Concessionnaires de tout incident affectant l'utilisation du Lien Fixe qui aurait entraîné ou aurait pu entraîner des dommages corporels, des dommages aux bagages, aux marchandises, au matériel roulant ou à toute partie du Lien Fixe. Les Réseaux demanderont à ce personnel de répondre à toute demande d'information émanant des Concessionnaires, de la CIG ou du Comité de Sécurité, relative aux faits sur lesquels ils seraient susceptibles d'apporter des témoignages utiles.

13. ENTRETIEN

13.1 (i) Les Concessionnaires prendront toute mesure que prendrait un Exploitant Prudent et Diligent pour entretenir convenablement le Lien Fixe. Ils concevront et exploiteront un système d'entretien programmé destiné:

- à limiter, dans la mesure du possible, les perturbations de la circulation sur la Section Commune en prenant en considération les aspects commerciaux appropriés et,
- à s'assurer, sauf circonstances spéciales, que sont maintenus les services sur les deux (2) voies, excepté sur une section d'une voie unique entre deux traversées-jonctions consécutives.

L'entretien du Lien Fixe fera l'objet d'un planning à long terme.

(ii) Pendant l'utilisation d'une voie unique consécutive à la réalisation de travaux d'entretien effectués par les Concessionnaires au titre du paragraphe (i) ci-dessus, les Réseaux auront le droit de faire passer au moins cinq (5) Trains toutes les deux (2) Heures et dans chaque sens, suivant le Sillon de Référence d'un Train de Marchandises circulant à 100 km/h et, si les Concessionnaires le demandent, l'ensemble tant des Trains que des Navettes devra suivre le Sillon de Référence d'un tel Train.

(iii) BR et SNCF, chacun en ce qui concerne son infrastructure, concevront et exploiteront un système d'entretien programmé, destiné à limiter, dans la mesure du possible, les perturbations de la circulation sur la Section Commune en prenant en compte les considérations commerciales appropriées. A cet effet, l'entretien de cette infrastructure fera l'objet d'un planning à long terme par BR et SNCF.

13.2 Les Réseaux et les Concessionnaires se consulteront sur leur programme respectif d'entretien prévu à l'Article 13.1 afin de réduire, dans la mesure du possible, les conséquences que les périodes d'entretien pourraient avoir sur la circulation des Trains et Navettes.

13.3 Les Concessionnaires mettront au point les procédures applicables à l'entretien non programmé, qui auront pour objet de garantir la sûreté et la sécurité de la Section Commune.

13.4 (i) Lorsqu'il sera nécessaire, en dehors des périodes d'entretien programmées, d'effectuer des travaux d'entretien non programmés dans le Lien Fixe, les Concessionnaires s'efforceront de réduire autant que possible la période nécessaire à cet entretien et de se limiter à l'entretien des équipements

affectant directement ou indirectement la sûreté, la sécurité ou le bon fonctionnement du Lien Fixe, lorsque l'entretien risque d'affecter la circulation des Trains ou des Navettes.

(ii) Les principes établis au paragraphe (i) ci-dessus seront également applicables aux travaux d'entretien non programmés des Réseaux sur les itinéraires principaux à l'approche du Lien Fixe.

13.5 Les Concessionnaires se concerteront avec les Réseaux préalablement à la mise en oeuvre de toute éventuelle réduction de la capacité du Lien Fixe susceptible de résulter des travaux d'entretien des Concessionnaires visés à l'Article 13.1 et des modifications dans l'établissement des horaires de Trains en résultant. Les Concessionnaires accorderont aux Réseaux une capacité réduite, calculée conformément à l'Annexe IX, proportionnelle à la capacité normale qui leur aurait été normalement concédée pour une Heure donnée en l'absence de ces travaux d'entretien, sans préjudice des stipulations de l'Article 13.1 (ii).

14. SECURITE ET SURETE

14.1. (i) Préalablement à l'élaboration finale par les Concessionnaires des règlements relatifs à la sécurité ou de toutes modifications s'y rapportant, ceux-ci discuteront du projet de règlement concerné avec les Réseaux en ce qui concerne l'exploitation des Trains dans le Lien Fixe et les inviteront à faire part de leurs observations dans des délais permettant leur prise en considération, en prenant en compte, le cas échéant, les contraintes de temps imposées par la CIG ou le Comité de Sécurité. S'il est nécessaire que les parties se mettent d'accord sur des dispositions de sécurité supplémentaires dans le Lien Fixe, elles s'efforceront de conclure un Accord Particulier approprié.

(ii) Le calendrier d'application de toute modification aux règlements mentionnés au paragraphe (i) fera l'objet d'un accord avec les Réseaux en prenant en compte les contraintes de temps imposées par la CIG ou par le Comité de Sécurité.

14.2 Les Réseaux s'engagent à respecter les règlements des Concessionnaires relatifs à la sécurité qui ont reçu l'approbation de la CIG ou du Comité de Sécurité. Les Réseaux s'engagent à fournir aux Concessionnaires toute information qu'ils pourraient demander concernant la sécurité du Lien Fixe.

14.3 Les Concessionnaires se comporteront en Exploitant Prudent et Diligent afin de maintenir tous les équipements de sécurité du Lien Fixe en bon état et de prendre toutes les précautions nécessaires afin de s'assurer que leur personnel en service dans le Lien Fixe observe les règlements relatifs à la sécurité du Lien Fixe.

14.4 Les parties s'engagent à respecter les règles et les instructions du Comité de Sécurité.

14.5 Les Réseaux se comporteront en Exploitant Prudent et Diligent afin de maintenir en bon état tous les équipements de sécurité de leur Matériel Roulant.

14.6 Les parties concluront un Accord Particulier relatif à la sûreté.

15. PROCEDURES D'URGENCE

15.1 Les règlements établis par les Concessionnaires couvriront les procédures applicables en cas d'urgence.

15.2 Les dispositions de l'Article 11.6.2 seront applicables en cas d'urgence.

15.3 Les Réseaux assisteront les Concessionnaires de façon à répondre à toute demande raisonnable des Concessionnaires visant à réduire autant que possible la durée des périodes d'urgence et à en limiter les effets.

15.4 Au cas où un Train ou une Navette est impliqué dans un accident ou un incident qui l'immobilise dans la Section Commune, les Concessionnaires feront toutes diligences pour que ce Train ou cette Navette soit évacué de la Section Commune et que l'exploitation du Lien Fixe redevienne normale dès que possible.

15.5 En cas d'accident ou d'incident affectant un Train situé dans le Lien Fixe, les Concessionnaires prendront toutes les mesures utiles pour faire appel aux équipes de secours et aux spécialistes techniques appropriés. Ils devront immédiatement en aviser les Pouvoirs Publics compétents dans la mesure où les lois françaises ou britanniques le prévoient.

15.6 Tout accord complémentaire relatif aux cas d'urgence concernant directement ou indirectement l'exploitation du Lien Fixe fera l'objet, si cela paraît nécessaire, d'un Accord Particulier.

15.7 (i) S'il s'avère nécessaire, à la suite d'une urgence, de retirer des Trains ou des Navettes de la Section Commune, les Concessionnaires pourront envoyer des Navettes à Dolland's Moor dès lors que des voies sont équipées pour les recevoir. En cas d'urgence, les Concessionnaires pourront, si cela est nécessaire, diriger des Trains vers les terminaux des Concessionnaires à Cheriton si leurs équipements permettent de les recevoir.

La conception et la construction des voies de service feront l'objet d'un accord spécifique entre BR et les Concessionnaires.

(ii) Des dispositions permettant aux Navettes d'utiliser certaines voies de la SNCF situées à Fréthun pourront faire l'objet d'un accord spécifique entre la SNCF et les Concessionnaires.

16. REGLEMENTS DIVERS

16.1 (i) Sous réserve des exigences commerciales et d'exploitation raisonnables des Concessionnaires (prenant en compte notamment les assurances disponibles et le coût de celles-ci), les Réseaux seront autorisés à transporter des matières dangereuses autorisées par la COTIF et selon les conditions établies par la COTIF, en particulier par le Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses ("RID"), ou par d'autres lois ou règlements applicables, notamment ceux de la CIG et du Comité de Sécurité. Les Réseaux donneront par avance aux Concessionnaires toutes informations utiles relatives à tout transport de matières dangereuses.

(ii) Les Trains de Marchandises auront une longueur maximum d'environ 750 m non compris les engins de traction.

16.2 Les Trains qui, compte tenu de leur vitesse, de leur chargement ou de toute autre caractéristique, ne seraient pas autorisés par la présente Convention à emprunter le Lien Fixe, feront chacun l'objet d'un accord spécifique prévoyant un tarif fixé conformément à l'Article 7.4 (v).

17. CONTROLES FRONTALIERS

Les Réseaux s'engagent à respecter les règlements et les lois relatifs aux contrôles des postes frontaliers imposés par les autorités compétentes.

18. RESPONSABILITE ET RECOURS

18.1 Responsabilité à l'égard des tiers

(i) Le régime de responsabilité applicable aux dommages de toute nature causés aux voyageurs, au sens donné à ce terme dans la CIV, sera celui prévu par les règles de la CIV et de l'AIV.

(ii) Le régime de responsabilité applicable aux bagages transportés dans les Trains et aux bagages enregistrés sera celui prévu par les règles de la CIV et de l'AIV.

(iii) Le régime de responsabilité applicable aux marchandises transportées dans les Trains sera celui prévu par les règles de la CIM et de l'AIM.

18.2. Recours entre les parties

(i) Responsabilité concernant le matériel roulant

(a) Les véhicules et wagons des trains (y compris les engins moteurs) circulant ou appelés à passer dans le Lien Fixe sont, quel que soit leur propriétaire ou titulaire, considérés, pour l'exécution de la présente Convention, comme des véhicules et wagons appartenant aux Réseaux, dans les rapports entre ces derniers et les Concessionnaires.

(b) Les Réseaux devront garantir les Concessionnaires contre les responsabilités qu'ils pourraient encourir vis-à-vis de tout propriétaire ou titulaire de matériels roulants (y compris les engins moteurs) circulant ou appelés à circuler dans le Lien Fixe, pour la part de ces responsabilités excédant celles que les Concessionnaires auraient encourues envers les Réseaux si les Réseaux avaient été propriétaires ou titulaires des matériels roulants (y compris les engins moteurs).

(ii) Responsabilité à l'égard des préposés

Chaque des parties devra indemniser l'autre contre les conséquences financières de toute responsabilité que cette autre partie pourrait encourir en relation directe ou indirecte avec la présente Convention envers des employés, y compris des employés occasionnels, de l'autre partie (de BR ou de SNCF dans le cas des Réseaux) à l'occasion de leurs fonctions.

(iii) Action récursoire des Concessionnaires

Les Concessionnaires disposeront d'un recours contre BR, SNCF ou les Réseaux, selon le cas, dans la mesure où les dommages visés à l'Article 18.1 seraient imputables à une faute de BR, SNCF ou des Réseaux.

(iv) Limitation de responsabilité

(a) Dans les rapports entre les Concessionnaires d'une part et BR, SNCF ou les Réseaux selon le cas, d'autre part, les règles de réparation des dommages matériels et des dommages immatériels (notamment le gain manqué) seront les suivantes:

- (1) s'agissant des dommages matériels:
 - aucune indemnité ne sera due jusqu'à concurrence d'un montant de 200.000 Unités de Compte pour tout événement ayant causé un "dommage",
 - aucune indemnité ne sera due au-delà d'un montant cumulé de 100 Millions d'Unités de Compte pour tous événements ayant causé un "dommage" et survenant au cours d'une période de soixante (60) mois;
 - (2) s'agissant des dommages immatériels (notamment le gain manqué), qu'ils soient ou non consécutifs à des dommages matériels:
 - aucune indemnité ne sera due jusqu'à concurrence d'un montant de 1 000 000 Unités de Compte pour tout événement ayant causé un "dommage",
 - aucune indemnité ne sera due au-delà d'un montant de 15 000 000 Unités de Compte pour tout événement ayant causé un "dommage".
- (b) Pour les besoins du présent paragraphe (iv):
- (1) l'inexécution ininterrompue d'une obligation qui se poursuit dans le temps sera considérée comme un seul événement ayant causé un "dommage".
 - (2) Le terme "dommage" comprend tous les dommages consécutifs à un même événement.
 - (3) Au cas où la violation concomitante d'obligations différentes causerait ou contribuerait à un "dommage", ce "dommage" sera réputé causé par un seul événement.
- (c) Les stipulations du paragraphe (a) ci-dessus ne seront pas applicables en cas de dol ou faute lourde.
- (d) Tout dommage subi par les Concessionnaires en raison du défaut des Réseaux d'exécuter les obligations visées à l'Article 3.1 (iii) pendant toute période durant laquelle les stipulations de l'Annexe VI - Note 4 s'appliquent, sera réparé conformément auxdites stipulations, à savoir le paiement par les Réseaux de Péages additionnels, à l'exclusion de toute autre indemnité.
- (v) Atténuation du préjudice
- Les indemnités que l'une des parties peut réclamer à l'autre pour manquement à toute obligation prévue par la présente Convention autre que les Obligations visées à l'Article 1.2 devront être limitées au montant nécessaire pour compenser la perte que la partie demanderesse ne pouvait raisonnablement éviter en prenant des mesures appropriées, étant entendu que le coût de ces mesures sera supporté par la partie responsable du manquement.

18.3 Calcul et conversion

- (i) Les montants indiqués à l'Article 18.2 (iv) (a) (1) et (2) sont stipulés avant indexation.

Dans le but de déterminer, en référence à l'un quelconque de ces montants, si une indemnité est due:

- (a) celle-ci, si elle n'est pas exprimée en Unités de Compte, sera convertie en tant que besoin pour moitié en livres sterling et pour moitié en francs français, au taux de change applicable au premier Jour Ouvrable suivant la date à laquelle l'événement ayant causé le "dommage" survient.
 - (b) Il sera procédé à un ajustement de chacun des montants en livres sterling et en francs français calculé conformément au paragraphe (a) ci-dessus par référence au niveau des prix de décembre 1984/janvier 1985, indexé par application des indices en vigueur durant le mois pendant lequel l'événement ayant causé le "dommage" survient et conformément, mutatis mutandis, aux stipulations de l'Article 9.7.
 - (c) Chacune des sommes ainsi définies en (b) sera convertie en Unités de Compte sur la base des taux suivants:
 - une Unité de Compte est égale à 2 livres sterling,
 - une Unité de Compte est égale à 23,4 francs français.
- (ii) Les sommes ainsi définies au paragraphe (i) (c) ci-dessus seront additionnées et le résultat obtenu sera utilisé pour l'application de l'Article 18.2 (iv) (a) (1) et (2).

19. ASSURANCES

19.1 Conformément aux stipulations des Articles 19.2 à 19.5, les Concessionnaires devront, à compter du début de la construction du Lien Fixe et pendant toute la durée restant à courir de la présente Convention (à concurrence de ce qui est disponible pour eux sur le marché international des assurances à des taux de primes qui ne soient pas excessifs comparés à ceux payables pour couvrir des risques de même nature) maintenir une assurance suffisante pour couvrir le coût de la remise en état ou le

remplacement de tout bien (le "bien en question") faisant partie du Lien Fixe et qui concerne l'exploitation des Trains.

Cette couverture devra prendre en compte le plus grave accident ou incident raisonnablement prévisible.

19.2 Dès qu'elles seront disponibles, les Concessionnaires devront fournir, sur demande des Réseaux, les copies de toutes polices d'assurances relatives au bien en question maintenues par les Concessionnaires conformément à l'Article 19.1 ainsi que les copies des accusés de réception des paiements des primes.

19.3 (i) Au plus tard vingt huit (28) jours avant de soumettre à l'approbation de la CIG, conformément à l'Article 22.2 de la Concession, les contrats d'assurances devant être souscrits et maintenus durant la période de test et d'essai ou à tout moment par la suite, les Concessionnaires devront consulter les Réseaux dans la perspective de s'accorder sur la nature, l'étendue et le montant de la couverture devant être souscrits par de tels contrats pour le bien en question, y compris sur le montant spécifiquement affecté au bien en question.

(ii) Les Concessionnaires devront faire en sorte que la participation des Réseaux soit notée dans les polices mentionnées au paragraphe (i) dans le seul but de maintenir les Réseaux au courant de ce qui a trait aux demandes, ajustements, compromis, transactions et paiements de toutes indemnités d'assurances excédant un montant d'un (1) million d'Unités de Compte (ou leur équivalent) indexé conformément à l'Article 9.7 par référence au mois durant lequel le dommage subi par le bien en question est survenu.

(iii) Les polices mentionnées au paragraphe (i) n'appliqueront pas la règle proportionnelle des capitaux.

19.4 Nonobstant les stipulations des Articles 19.1 à 19.3 inclus, les Concessionnaires devront s'assurer que leur couverture d'assurance est suffisante à tout moment afin de remplir leurs obligations en matière d'assurance, telles qu'elles sont prévues à l'Article 22 de la Concession.

19.5 Nonobstant les Articles 19.1, 19.3 et 19.4, les Concessionnaires seront considérés comme s'étant conformés à leurs obligations en application de ces Articles si, après soumission de ces contrats à la CIG en application de l'Article 19.3 de la présente Convention et/ou de l'Article 22.2 de la Concession:

(i) les Concessionnaires ne sont pas requis par la CIG de modifier les contrats en application de l'Article 22.2 de la Concession, ou

(ii) les Concessionnaires, ayant été requis de modifier les contrats en application de l'Article 22.2 de la Concession, les modifient immédiatement et (après avoir respecté l'Article 19.3 de la présente Convention et/ou l'Article 22.2 de la Concession) n'ont pas l'obligation de modifier à nouveau ces contrats en application de l'Article 22.2 de la Concession.

19.6 (i) Au moment opportun avant la Date d'Ouverture Prévues, les parties s'engagent à étudier en commun la possibilité de coordonner leur politique d'assurances (y compris la possibilité de prévoir des couvertures d'assurances conjointes) relatives aux recours des tiers et aux dommages matériels en prenant en compte les capacités du marché des assurances en matière de primes, de franchises, de clauses de recours et des autres conditions.

(ii) Sans préjudice des stipulations du paragraphe (i), les Réseaux pourront, (sous réserve de l'accord des assureurs et seulement dans le but d'une part, de protéger les Réseaux contre les actions émanant des assureurs des Concessionnaires en vertu d'une subrogation et d'autre part, dans le cas où les Concessionnaires auraient recouvré auprès des Réseaux toute somme qu'ils auraient pu réclamer à ces assureurs, de permettre aux Réseaux de recouvrer ces sommes auprès de ces assureurs), adresser une demande écrite dans des délais raisonnables pour que cette demande puisse être satisfaite afin de figurer comme co-assurés sur les polices mentionnées à l'Article 19.3 (i) à la double condition suivante:

- (a) qu'ils supportent tous les coûts supplémentaires résultant pour les Concessionnaires du fait que les Réseaux sont indiqués comme co-assurés dans les polices;
- (b) que la couverture des assurances souscrites au titre de ces polices ne soit pas compromise de manière significative.

19.7 Dès que possible après la survenance d'un dommage sur le bien en question, durant la période de test et d'essai, ou à tout moment par la suite, les Concessionnaires prépareront, en consultant les Réseaux, un plan de remise en état ou de remplacement dudit bien et prendront toutes mesures nécessaires afin de remettre en état ledit bien ou le remplacer (que les paiements aient été faits ou non par les assureurs pour ce dommage) conformément audit plan.

Aucune stipulation du présent Article ne pourra contraindre les Concessionnaires à procéder à la remise en état ou au remplacement d'un bien qui, selon l'opinion raisonnable des Concessionnaires, ne peut être remis en état ou remplacé sur la base de critères économiques ou bien si les travaux de remise en état ou de remplacement sont, selon l'opinion raisonnable des Concessionnaires, techniquement impossibles.

Sauf dans le cas où les Réseaux sont concernés de façon significative, les Concessionnaires seront dispensés de consulter les Réseaux et de préparer un plan de remise en état ou de remplacement pour les dommages n'excédant pas, selon l'opinion raisonnable des Concessionnaires, la somme de 1.000.000 d'Unités de Compte (ou leur équivalent), indexée suivant l'Article 19.3 (ii).

20. PENALITES

20.1 Les Obligations visées à l'Article 1.2 des Concessionnaires, d'une part et des Réseaux, d'autre part, sont interdépendantes.

Par conséquent:

- (i) si l'une quelconque des Obligations visées à l'Article 1.2 des Concessionnaires reste inexécutée après la Date d'Ouverture Prévues (que cela soit ou non en raison d'un des événements ou circonstances mentionnés à l'Article 21.1), les Obligations visées à l'Article 1.2 des Réseaux seront suspendues durant cette période d'inexécution;
- (ii) si, pendant une période quelconque après la Date d'Ouverture Prévues (que cela soit ou non en raison d'un des événements ou circonstances mentionnés à l'Article 21.1), les Réseaux ne sont pas prêts à exécuter leurs Obligations visées à l'Article 1.2, les Obligations visées à l'Article 1.2 des Concessionnaires seront suspendues pendant cette période d'inexécution.

20.2 (i) Dans cet Article, les "Pénalités Convenues" signifient en relation avec un manquement par les Concessionnaires ou par les Réseaux, selon le cas:

- (a) 125.000 Unités de Compte pour chaque semaine entière pendant la période de seize (16) semaines suivant la survenance de ce manquement;
- (b) 250.000 Unités de Compte pour chaque semaine entière incluse dans la période postérieure suivante de seize (16) semaines, pendant laquelle un tel manquement persiste;
- (c) 375.000 Unités de Compte pour chaque semaine entière ultérieure durant laquelle un tel manquement persiste.

(ii) (a) Le montant des Pénalités Convenues échues pendant une semaine donnée sera indexé conformément à l'Article 9.7 en application des indices relatifs au mois durant lequel le dernier jour de ladite semaine survient.

(b) Un montant provisionnel des Pénalités Convenues échues pendant toute semaine dont le dernier jour tombe dans un mois calendaire donné, calculé sur la base des indices les plus récemment publiés au dernier jour dudit mois, sera exigible le troisième Jour Ouvrable suivant la fin dudit mois. Un paiement d'ajustement approprié sera fait par l'une des parties à l'autre le troisième Jour Ouvrable suivant la fin du mois calendaire au cours duquel les indices applicables auront été publiés.

20.3 Aussi longtemps que le manquement des Concessionnaires à leurs Obligations visées à l'Article 1.2 compromet de manière significative le passage des Trains dans le Lien Fixe, ils devront, sans qu'une mise en demeure préalable ne soit nécessaire, verser aux Réseaux les Pénalités Convenues.

20.4 (i) Aussi longtemps que le manquement des Réseaux à leurs Obligations visées à l'Article 1.2 affectera de manière significative les Concessionnaires, ils devront, sans qu'une mise en demeure préalable ne soit nécessaire, verser aux Concessionnaires les Pénalités Convenues.

(ii) Il est précisé à cet effet que si les Réseaux n'exécutent pas leurs Obligations visées à l'Article 1.2 en raison du fait qu'ils ne disposent pas, selon leur opinion raisonnable, du Matériel Roulant nécessaire pour leur permettre d'assurer un service qu'un Exploitant Prudent et Diligent estimerait commercialement acceptable, compte tenu des stipulations de la présente Convention, ils ne devront verser aux Concessionnaires que les Pénalités Convenues à l'exclusion de tous dommages-intérêts.

20.5 Les pénalités prévues par les Articles 20.3 et 20.4 sont les seules indemnités pour les dommages causés par les manquements aux Obligations visées à l'Article 1.2, sauf en cas de faute lourde ou de dol.

21. CIRCONSTANCES EXONERATOIRES

21.1 Aucune partie ne sera responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations dans la mesure où l'inexécution ou le retard résulte:

- (i) d'événements ou de circonstances présentant les caractéristiques de la force majeure, telles que définies par la jurisprudence, étant entendu que, pour l'appréciation du caractère d'irrésistibilité, pourra constituer un cas de force majeure tout événement ou circonstance qui, sans rendre absolument impossible l'exécution d'une obligation, la rendrait tellement plus lourde qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre, dans les circonstances considérées, à ce que la partie en cause s'exécute;
- (ii) de toutes grèves, ou autres conflits sociaux présentant le caractère d'irrésistibilité telle que définie au paragraphe (i) ci-dessus sans nécessairement présenter les autres caractéristiques de la force majeure.

21.2 Toute partie invoquant un fait visé à l'Article 21.1 doit en aviser par écrit l'autre partie dès que possible à compter de la survenance de ce fait, en précisant sa nature et ses conséquences prévisibles. Chaque partie doit, en outre, informer l'autre partie dès que possible de l'époque où ce fait cesse de produire ses effets.

21.3 L'Article 21.1 (i) ci-dessus ne s'appliquera pas dans le cas où les autorisations, directives ou approbations gouvernementales nécessaires selon la législation en vigueur au moment où les assurances visées à l'Article 31.2 (i) (a) ont été données afin de permettre à BR, SNCF ou aux Réseaux de respecter leurs obligations prévues aux Articles 3.1, 3.2.1(i), 3.2.2.(i) et 3.3.1 ne seraient pas obtenues ou seraient obtenues en retard, ou bien dans le cas où serait prise une directive ou une instruction incompatible avec le respect desdites obligations par les Réseaux.

22. STATUT DES RESEAUX

(i) Au cas où:

- (a) BR cesse d'être une entreprise (statutory corporation) et n'est pas une filiale de la Couronne ou du gouvernement du Royaume-Uni ou l'une de ses "agencies" (l'expression "filiale" a le sens qui lui est donné à l'Article 736 du "Companies Act" de 1985, et pour les besoins du présent Article, la Couronne, le gouvernement du Royaume Uni et toutes ses "agencies" seront respectivement considérés comme une personne morale), ou bien
- (b) SNCF cesse d'être une entreprise publique soumise à la tutelle de l'Etat français, ou bien
- (c) la majeure partie du patrimoine de BR ou de SNCF est cédée à un tiers,

BR ou SNCF, selon le cas, fourniront aux Concessionnaires chaque fois que l'un des événements visés ci-dessus surviendra, les informations que ceux-ci pourront raisonnablement demander afin de déterminer si l'événement en question compromettrait de façon significative l'exécution des obligations de BR, SNCF ou des Réseaux aux termes de la présente Convention.

(ii) Si, à la suite de l'événement en question, la capacité de BR, SNCF ou des Réseaux à exécuter leurs obligations aux termes de la présente Convention était compromise de façon significative, BR ou SNCF, selon le cas, devront, à la demande des Concessionnaires notifier par écrit:

- (a) dans le cas où ils n'auraient pas la capacité d'être leur propre assureur, souscrire et maintenir pendant l'année en cours auprès d'assureurs indépendants de bonne réputation les contrats d'assurances qu'un Exploitant Prudent et Diligent aurait souscrit dans de telles circonstances, (mais seulement dans la mesure où de tels contrats d'assurances seraient disponibles pour BR ou SNCF, selon le cas, sur le marché international des assurances à des taux de primes qui ne soient pas excessifs comparés à ceux payables pour couvrir des risques de même nature);
- (b) fournir les preuves satisfaisantes qu'ils auront les pouvoirs juridiques et qu'ils seront à tous autres égards en mesure, compte tenu des moyens financiers et autres dont ils pourront raisonnablement disposer, d'effectuer chacun des paiements prévus à la présente Convention à sa date d'échéance et d'exécuter leurs autres obligations aux termes de la présente Convention;
- (c) fournir les preuves satisfaisantes, dans l'hypothèse où l'événement en question conduirait une entité tierce à succéder à BR ou SNCF, selon le cas, en tant que débiteur de leurs obligations aux termes de la présente Convention, que ladite entité sera en mesure d'exécuter ces obligations à compter de la date à laquelle la succession prendra effet.

(iii) Si les stipulations du paragraphe (ii) ci-dessus s'appliquaient à BR et/ou SNCF, BR ou SNCF, selon le cas, au début de chacune des années suivantes, dans la mesure où ils n'auraient pas la capacité d'être leur propre assureur, souscriront ou renouvelleront auprès d'assureurs indépendants des contrats d'assurances qu'un Exploitant Prudent et Diligent aurait souscrit dans de telles circonstances (mais seulement dans la mesure où de tels contrats d'assurances seraient disponibles pour BR ou SNCF, selon le cas, sur le marché international des assurances à des taux de primes qui ne soient pas excessifs comparés à ceux payables pour couvrir des risques de même nature) et maintiendront lesdits contrats durant ladite année. Ils fourniront aux Concessionnaires dans les meilleurs délais les détails de ces assurances et les reçus des primes.

(iv) Dans le cas où BR ou SNCF, selon le cas, ne se conformeraient pas à la demande des Concessionnaires, telle que mentionnée au paragraphe (ii), dans un délai de trois (3) mois suivant ladite demande, ou ne maintiendraient pas de polices d'assurances conformément aux stipulations du paragraphe (ii) (a) ou du paragraphe (iii) ci-dessus, les arbitres désignés en vertu de l'Article 30.3 pourront ordonner à BR ou SNCF, selon le cas, de faire ce qui est nécessaire selon eux afin que BR ou SNCF se conforment aux stipulations applicables du présent Article.

(v) En attendant une sentence arbitrale rendue par application du paragraphe (iv), les Concessionnaires pourront, dans la mesure où ils estimeraient sur la base des informations en leur

possession que le paragraphe (ii) ou le paragraphe (iii) s'applique, demander par avis écrit à BR et/ou SNCF, selon le cas, de souscrire les contrats d'assurances visés au paragraphe (ii) (a) ou au paragraphe (iii) ci-dessus et BR et/ou SNCF, selon le cas, souscriront les contrats d'assurances requis par les Concessionnaires.

Dans la mesure où la sentence arbitrale écarterait l'obligation de souscrire un tel contrat au titre du paragraphe (ii) (a) ou du paragraphe (iii), les Concessionnaires supporteront le coût des assurances souscrites conformément à une demande effectuée au titre du présent paragraphe sauf dans le cas où les arbitres estimeraient que la demande des Concessionnaires était raisonnable, sur la base des renseignements à leur disposition au moment de cette demande.

Les arbitres pourront, s'ils le jugent approprié, déduire du montant des coûts à supporter par les Concessionnaires, tout avantage pécuniaire que les Réseaux auraient pu tirer de ces assurances.

23. ADHESION AUX ORGANISATIONS FERROVIAIRES INTERNATIONALES

23.1 Les Concessionnaires demanderont dès que possible aux gouvernements respectifs du Royaume-Uni et de la France, conformément à la COTIF, l'inscription du Lien Fixe sur la liste des lignes CIV et sur celle des lignes CIM en mentionnant les Concessionnaires comme exploitants desdites lignes en ce qui concerne la circulation des Navettes et des Trains.

23.2 Dans la mesure où l'infrastructure ferroviaire des Réseaux comprendrait des lignes nécessaires qui n'auraient pas encore été inscrites sur les listes relevant de la COTIF, BR ou SNCF, selon le cas, demanderont à leur gouvernement respectif d'inscrire ces lignes sur la liste des lignes CIV ou sur celle des lignes CIM en précisant le réseau (BR ou SNCF, selon le cas) exploitant lesdites lignes.

23.3 Les Concessionnaires demanderont dès que possible à être admis comme membres du CIT et se conformeront en conséquence aux dispositions de l'AIV et de l'AIM telles qu'en vigueur au moment considéré. Ils s'engagent à faire le nécessaire afin de rester membres du CIT.

23.4 Les Concessionnaires s'engagent à faire le nécessaire afin de rester membres de l'UIC.

23.5 Au cas où les stipulations de la présente Convention seraient en contradiction avec d'autres stipulations découlant de la COTIF, de la CIV ou de la CIM ou avec les droits et obligations qui résulteraient d'une adhésion au CIT et à l'UIC ou découlant des termes de l'AIV et de l'AIM, les stipulations de la présente Convention prévaudront dans les rapports entre les parties, sauf dans l'hypothèse où cela serait expressément interdit par la COTIF, la CIV ou la CIM.

23.6 Dans l'hypothèse où, à un moment quelconque, les lignes mentionnées aux Articles 23.1 et 23.2 ne seraient pas inscrites au titre de la COTIF en ce qui concerne les Trains et dans le cas où les Réseaux et les Concessionnaires ne seraient pas membres du CIT ou de l'UIC, les parties appliqueront dans leurs rapports réciproques des dispositions ayant autant que possible des effets identiques, sauf convention contraire entre les parties.

24. DUREE, SUSPENSION ET RESILIATION

24.1 (i) Les Concessionnaires seront autorisés à résilier la présente Convention moyennant un simple préavis écrit adressé aux Réseaux au moins six (6) mois à l'avance dans le cas où les Réseaux manqueraient à l'exécution de leurs Obligations visées à l'Article 1.2 et où ce manquement persisterait à la date à laquelle le préavis aurait expiré comme prévu ci-après aux paragraphes (ii) et (iii).

(ii) Ledit préavis ne pourra expirer au plus tôt que trente six (36) mois après la dernière des deux dates suivantes:

- la Date d'Ouverture Prévue

- la date à laquelle les Concessionnaires auraient exécuté leurs Obligations visées à l'Article 1.2.

(iii) Le cas échéant, le délai de trente six (36) mois visé ci-dessus sera augmenté de toute période pendant laquelle tout événement visé à l'Article 21.1 aurait empêché l'exécution des Obligations visées à l'Article 1.2 des Réseaux.

24.2 (i) Les Réseaux seront autorisés à résilier la présente Convention moyennant un simple préavis écrit adressé aux Concessionnaires au moins six (6) mois à l'avance dans le cas où les Concessionnaires manqueraient à l'exécution de leurs Obligations visées à l'Article 1.2 et où le manquement persisterait à la date à laquelle le préavis aurait expiré comme prévu ci-après au paragraphe (ii).

(ii) Ledit préavis ne pourra expirer au plus tôt que trente-six (36) mois après la dernière des deux dates suivantes:

- la Date d'Ouverture Prévue

- la date à laquelle les Réseaux sont pour la première fois en mesure d'exécuter leurs Obligations visées à l'Article 1.2.

(iii) Le cas échéant, le délai de trente-six (36) mois visé ci-dessus sera augmenté de toute période pendant laquelle tout événement visé à l'Article 21.1 aurait empêché l'exécution des Obligations visées à l'Article 1.2 des Concessionnaires.

24.3 Dans les cas où l'exploitation technique ou commerciale des Trains dans le Lien Fixe est ou serait compromise de manière significative par une modification de la Concession (y compris les adaptations envisagées par la Concession à l'exception de celles autorisées à l'Article 2.4 (iv)), les arbitres désignés conformément à l'Article 30.3 peuvent à la demande des Réseaux prononcer la résiliation de la présente Convention.

24.4 Dans le cas où les Réseaux n'exécuteraient pas une sentence arbitrale rendue au titre de l'Article 22 (iv) dans les trois (3) mois suivant le délai accordé par les arbitres, les Concessionnaires pourront résilier la présente Convention par avis écrit adressé aux Réseaux.

24.5 Sauf application des Articles 24.1 à 24.4, les Concessionnaires et les Réseaux ne seront pas autorisés à prononcer ou demander la résiliation de la présente Convention pour inexécution par l'une des parties de ses obligations.

24.6 Nonobstant la mise en oeuvre des procédures prévues à l'Article 30, les parties devront continuer à remplir leurs obligations au titre de la présente Convention.

24.7 Si la Concession prend fin en vertu des articles 5, 29, 32.1 (v), 35, 36 ou 37 de la Concession, la présente Convention prendra fin sans préjudice des obligations exigibles à la date de résiliation.

24.8 Si les Concessionnaires cessent d'être autorisés à construire ou à exploiter le Lien Fixe, en vertu des articles 29 ou 37 de la Concession ou, si en application de l'Article 25 de la Concession, les Etats interrompent la construction ou l'exploitation du Lien Fixe en raison d'un manquement des Concessionnaires à satisfaire ou respecter les termes de la Concession, ils devront payer aux Réseaux une somme correspondant au montant de la perte ainsi subie du fait de la résiliation ou de l'interruption, et qu'ils ne pouvaient éviter en prenant des mesures raisonnables, étant entendu que le coût de ces mesures sera supporté par les Concessionnaires.

24.9 La présente Convention prendra fin lorsque la Concession prendra elle-même fin selon les termes de l'Article 3.2 de la Concession, sous réserve des stipulations du présent Article.

25. COMMERCIALISATION

Les Concessionnaires et les Réseaux devront discuter du mode de commercialisation des services en vue d'assurer l'utilisation optimale du Lien Fixe.

26. CESSION DE DROITS

(i) Ni les Réseaux, ni les Concessionnaires ne pourront céder leurs droits au titre de la présente Convention.

(ii) Nonobstant les stipulations du paragraphe (i) ci-dessus:

- (a) afin de financer ou de refinancer directement ou indirectement l'exécution de leurs obligations au titre de la Concession, les Concessionnaires auront le droit de céder, gager ou nantir les droits qu'ils tiennent de la présente Convention, ou de constituer quelque sûreté que ce soit sur ces droits, sans avoir à obtenir l'accord des Réseaux ;
- (b) BR ou SNCF aura le droit, avec l'accord écrit préalable des Concessionnaires, de transférer à toute personne morale ou autre entité tout ou partie de ses droits et obligations au titre de la présente Convention, l'accord des Concessionnaires ne pouvant être refusé de manière déraisonnable.

27. LA CONCESSION

27.1 Les Réseaux s'abstiendront en connaissance de cause de tout acte, omission ou retard qui conduirait les Concessionnaires à violer la Concession.

27.2 Aucun acte, omission ou retard des Concessionnaires ne sera constitutif d'une violation de la présente Convention, si l'acte, l'omission ou le retard résulte des obligations que les Concessionnaires doivent accomplir au titre de la Concession.

27.3 (i) Les Concessionnaires devront rapidement adresser aux Réseaux toutes propositions de modification des dispositions de la Concession (y compris les adaptations envisagées par la Concession) qui pourraient affecter l'exploitation technique et commerciale des Trains par les Réseaux dans le Lien Fixe.

(ii) Les Concessionnaires ne pourront proposer ou accepter des révisions de la Concession qui porteraient préjudice aux Réseaux ou nuiraient à l'exploitation technique et commerciale des Trains dans le Lien Fixe, à l'exception de ce qui est prévu à l'Article 2.4.

28. DIVERS

28.1 Toute stipulation de la présente Convention qui serait illégale en vertu du droit applicable sera dépourvue de tout effet. Les autres stipulations demeureront en vigueur (sous réserve des modifications éventuellement nécessaires), à l'exception des cas où la stipulation écartée était essentielle pour l'application de la présente Convention. Si l'une quelconque des stipulations de la présente Convention devenait illégale en vertu du droit applicable, les parties chercheront de bonne foi à substituer d'autres stipulations ou tout autre amendement visant à réaliser des effets financiers et pratiques similaires à ceux convenus par les deux parties.

28.2 Aucune abstention ou retard des Concessionnaires ou des Réseaux dans l'exercice de tous droits, pouvoirs ou recours conférés par la présente Convention ou découlant de la loi ne vaudra renonciation.

L'exercice partiel de ces droits, pouvoirs ou recours ne fera pas non plus obstacle à l'exercice postérieur de ces droits, pouvoirs ou recours.

28.3 (i) Au plus tard six (6) mois avant la Date d'Ouverture Prévue ou à toute autre date appropriée, les parties feront toutes diligences afin de conclure par écrit tous les Accords Particuliers requis par la présente Convention.

Par Accord Particulier, il est notamment entendu les Accords Particuliers convenus en application des Articles 2.6 (ii), 11.2, 11.6.1., 11.7, 14.1, 14.6, 15.6, 28.3 (ii), 28.5 et de l'Annexe V H01,3.

(ii) Les parties concluront un Accord Particulier relatif à la coordination des relations entre les Concessionnaires et les Réseaux comprenant notamment les cas où l'un des Réseaux serait autorisé à représenter l'autre.

28.4 (i) Toute information, qu'elle soit écrite ou orale, fournie par l'une des parties à l'autre au titre de la présente Convention, sera de nature confidentielle et les parties s'engagent à ce que la partie qui recevra ladite information ne la divulgue et ne l'utilise que pour l'objet pour lequel l'information a été fournie ou pour démontrer que l'autre partie a manqué à ses obligations au titre de la présente Convention.

A cet effet, les parties pourront communiquer ladite information à la CIG, au gouvernement britannique et/ou au gouvernement français en faisant expressément état de sa nature confidentielle.

(ii) Aucune stipulation du paragraphe (i) ci-dessus ne pourra empêcher les parties de communiquer toute information qu'ils doivent communiquer en vertu de dispositions légales ou:

- (a) à leurs conseils ou commissaires aux comptes, ou
- (b) à "The Stock Exchange" à Londres, la Bourse de Paris ou toute autre autorité boursière compétente, ou
- (c) dans le cas des Concessionnaires, aux personnes finançant ou refinançant la construction ou l'exploitation du Lien Fixe ou aux conseils desdites personnes.

28.5 (i) Les Concessionnaires feront leurs meilleurs efforts dans le cadre du programme d'investissement actuellement prévu pour permettre aux Réseaux l'exploitation de Trains Automobiles Accompagnés (ci-après dénommés les "TAA") et de Trains Auto-Couchettes (ci-après dénommés les "TAC") à longue distance, au départ de leur terminal de Cheriton, étant entendu que cette exploitation ne devra pas compromettre l'exploitation commerciale des Concessionnaires.

(ii) L'exploitation par les Réseaux des TAA et des TAC à longue distance au départ et à l'arrivée du terminal de Cheriton pendant une période à convenir fera l'objet d'un Accord Particulier entre les parties.

(iii) Ledit Accord Particulier tiendra compte des principes suivants:

- (a) les coûts supplémentaires en investissements ainsi que les coûts d'exploitation supplémentaires relatifs au terminal et à l'exploitation des TAA et TAC seront intégralement supportés par les Réseaux;
- (b) Le Péage pour un véhicule sera égal au tarif moyen payable par le public pour ledit véhicule pendant chaque période de tarification des Concessionnaires s'il est transporté dans une Navette moins les Coûts d'Exploitation marginaux à moyen terme des Navettes et la contribution marginale appropriée aux dépenses d'investissements spécifiques attribuables aux Navettes, ou, si les Concessionnaires établissent un tarif forfaitaire pour les véhicules et leurs occupants (ou certains d'entre eux), audit tarif forfaitaire moins les Coûts d'Exploitation et les dépenses d'investissements précédemment définis et moins, pour chaque occupant du véhicule couvert par le tarif forfaitaire, le Péage payable pour ledit occupant tel que prévu à l'Article 7.4 (vi);
- (c) Seul le personnel agréé par les Concessionnaires pourra procéder aux opérations de chargement, de déchargement et de toute autre opération.

(iv) Si, bien que les Concessionnaires aient fait leurs meilleurs efforts conformément au paragraphe (i) ci-dessus, un tel Accord ne peut être conclu et, si les Réseaux exploitent un service TAA ou TAC à longue distance au départ ou à l'arrivée de leur terminal à Calais-Fréthun, les parties émettront des billets combinés. La part de la recette du billet combiné revenant aux Concessionnaires pour les occupants d'un véhicule sera calculée conformément à l'Article 7.4 (vi) et, pour le véhicule, sera calculée et payable conformément à un Accord Particulier.

(v) Dans le cas où les Réseaux proposeraient d'offrir des TAA et TAC à longue distance à destination et en provenance d'autres sites au Royaume-Uni ou sur le continent, nécessitant le passage dans le Lien Fixe, les parties concluront un Accord Particulier relatif à ce trafic comprenant notamment des stipulations similaires à celles mentionnées au paragraphe (iii) (a) et (b) ci-dessus.

28.6 (i) Toute notification devra être délivrée soit en mains propres contre reçu, soit par courrier recommandé, soit par télex et adressée à chaque partie à l'adresse indiquée à la présente Convention ou à toute autre adresse indiquée par écrit aux autres parties, soit encore par tout autre moyen ayant reçu l'accord des parties.

Les notifications seront considérées comme reçues dans les conditions suivantes:

- a au moment de leur remise lorsqu'elles auront été délivrées en mains propres;
- b à 10 heures le deuxième jour travaillé suivant le jour auquel la notification a été remise au bureau de poste, lorsqu'il s'agit d'un courrier recommandé;
- c à 10 heures le jour travaillé suivant le jour au cours duquel la notification a été envoyée par télex.

(ii) Un "jour travaillé" au sens du paragraphe (i) est un jour autre que le samedi et le dimanche et qu'un jour férié au lieu où la notification doit être reçue.

28.7 La présente Convention sera signée en langues anglaise et française. Les deux versions auront la même force obligatoire.

28.8 Toute modification de la présente Convention devra être faite par écrit et signée par un représentant de BR, SNCF et des Concessionnaires.

29. LOI APPLICABLE

La présente Convention sera régie et interprétée conformément à la loi française.

30. CONCILIATION, ARBITRAGE, IMMUNITÉ ET DOMICILIATION

30.1 Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la présente Convention ne serait pas réglé à l'amiable, chacune des parties pourra soumettre ce différend à la procédure de conciliation visée à l'Article 30.2.

30.2 Si un différend quel qu'il soit est ainsi soumis à conciliation, BR, SNCF, CTG et FM pourront chacun, au moyen d'une notification écrite aux autres parties, désigner un représentant du domaine d'activité concerné (opérationnel, technique, matériel roulant, commercial, financier, juridique ou autre).

Si le différend persiste après un échange de vues entre représentants, BR, SNCF, CTG et FM pourront respectivement soumettre par écrit le différend à un comité composé:

- (i) pour BR, de son "Chairman" ou de son "Chief Executive";
- (ii) pour SNCF, de son Président ou de son Directeur Général;
- (iii) pour CTG, de son "Chairman" ou de son "Chief Executive";
- (iv) pour FM, de son Président Directeur Général ou de son Directeur Général,

ou, dans chaque cas, de la personne qu'il mandaterait.

Pour les besoins du présent Article, CGT et FM pourront désigner un seul représentant conjoint relevant du secteur d'activité concerné ou se faire représenter dans le comité mentionné ci-dessus par une seule personne.

30.3 Tout différend quel qu'il soit, découlant de la présente Convention, sera tranché définitivement suivant le Règlement de Conciliation et d'Arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale (version du règlement en vigueur au 1er janvier 1987 ou, si les parties en sont d'accord, toute autre version postérieure à ce Règlement) par trois (3) arbitres nommés conformément à ce Règlement.

Le troisième arbitre qui assumera la présidence du tribunal arbitral sera nommé par les Arbitres désignés par chacune des parties dans un délai de trente (30) jours suivant la désignation du dernier d'entre eux. A défaut d'accord entre les deux Arbitres dans ce délai, le troisième Arbitre sera désigné par la Cour d'Arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale conformément au règlement précité.

Aucune partie ne pourra soumettre un différend à l'arbitrage avant l'expiration d'un délai d'un (1) mois suivant la date de la première notification mentionnée à l'Article 30.2.

Pour les besoins de ce Règlement, les Réseaux seront considérés comme une seule partie, s'ils sont co-demandeurs ou co-défendeurs et les Concessionnaires seront considérés comme une seule partie.

Dans l'hypothèse où l'un des Réseaux déclencherait isolément une procédure d'arbitrage aux termes de la présente Convention contre les Concessionnaires, ceux-ci pourront appeler en cause l'autre réseau et, dans ce cas, le tribunal arbitral sera composé des arbitres nommés par celui, de BR ou SNCF qui a déclenché la procédure d'arbitrage et par les Concessionnaires, et du Président du tribunal arbitral. La sentence qui sera rendue à l'issue de cette procédure d'arbitrage aura autorité de la chose jugée à l'égard des parties.

Le siège de l'arbitrage sera Amsterdam.

Chacun des Réseaux pourra, s'il le souhaite, être représenté séparément.

30.4 (i) FM et SNCF acceptent par les présentes, dans l'intérêt de BR et de CTG, que la Haute Cour de Justice d'Angleterre soit compétente pour toute procédure visant à obtenir des mesures d'urgence ou conservatoires.

(ii) BR et CTG acceptent par les présentes, dans l'intérêt de FM et de SNCF, que les juridictions françaises soient compétentes pour connaître de toute procédure visant à obtenir des mesures d'urgence ou conservatoires.

30.5 BR et SNCF renoncent chacune pour ce qui la concerne à toute immunité éventuelle de juridiction ou d'exécution, sous réserve que cette renonciation ne soit pas contraire à l'Ordre Public.

30.6 Aux fins des procédures mentionnées à l'Articles 30.4. et de toutes voies d'exécution d'une sentence arbitrale en vertu du présent Article:

(a) En ce qui concerne les procédures ayant lieu en France, CTG élit domicile au siège de FM,

(b) En ce qui concerne les procédures ayant lieu en France, BR élit domicile au siège de SNCF,

(c) FM désigne de manière irrévocable CTG pour recevoir pour son compte la signification de tout acte, dans le cadre de toute procédure ayant lieu en Angleterre,

(d) SNCF désigne de manière irrévocable BR pour recevoir pour son compte la signification de tout acte, dans le cadre de toute procédure ayant lieu en Angleterre,

sans préjudice, dans un tel cas, de tout autre moyen de signification autorisé.

31. ENTREE EN VIGUEUR

31.1 La présente Convention se substitue en tous points à compter de la date de sa signature au Protocole d'Accord de sorte que le Protocole d'Accord sera réputé caduc dès la signature de la présente Convention.

31.2 Sauf en ce qui concerne les Articles 2.2, 2.4 (ii), 4, 27, 28.1, 28.2, 28.3, 28.4, 28.6, 28.7, 29, 30, 31 et 32, la présente Convention n'entrera en vigueur qu'après réalisation des conditions suivantes,

(i) au plus tard le 21 septembre 1987:

(a) BR et SNCF auront certifié aux Concessionnaires qu'ils ont obtenu ou sont en mesure d'obtenir de leurs autorités gouvernementales toutes les assurances satisfaisantes de leur point de vue (sous réserve que soient réalisées les conditions stipulées aux autres paragraphes du présent Article 31.2), qu'ils ont été ou qu'ils seront autorisés, conformément aux lois et usages applicables à la date où la certification aura été donnée, à exécuter leurs obligations prévues aux Articles 3.1, 3.2.1(i), 3.2.2(i) et 3.3.1 au titre de la présente Convention, tels qu'éventuellement modifiés en application des stipulations de l'Article 32.;

(b) le Traité a été ratifié et il est entré en vigueur;

(ii) au plus tard le 31 mars 1988, d'une part la Concession est entrée en vigueur et, d'autre part, les Réseaux auront reçu la copie d'une lettre adressée par la CIG aux Concessionnaires, confirmant que ces derniers ont respecté leurs obligations prévues par l'Article 5.2. de la Concession.

31.3 Les Concessionnaires et les Réseaux feront toutes diligences afin de satisfaire dans les meilleurs délais les conditions stipulées par l'Article 31.2, étant entendu qu'aucune stipulation du présent Article ne saurait limiter le droit des Concessionnaires à limiter ou à ne pas accepter le texte du "Channel Tunnel Bill", tel que prévu à l'Article 3.1.(b) de la Concession.

31.4 Si l'une quelconque des conditions mentionnées à l'Article 31.2. n'était pas réalisée à la date limite prévue, la présente Convention deviendrait caduque, à moins que les parties n'en conviennent autrement, sans préjudice de toute responsabilité pour violation de l'Article 31.3. et sans préjudice des stipulations de l'Article 31.1.

31.5 Jusqu'à ce que des détails de la présente Convention aient été fournis à l'"Office of Fair Trading" conformément aux dispositions du "Restrictive Trade Practices Act 1976" (l'"Acte") ou que le "Secretary of State" ait autorisé la présente Convention conformément à l'Article 29 (1) de l'Acte,

exemptant ainsi la présente Convention de la notification selon l'Acte, l'entrée en vigueur de toutes restrictions (au sens donné à ce mot dans l'Acte) contenues dans la présente Convention sera retardée.

32. TRAINS CONVENTIONNELS

(i) La présente Convention sera modifiée comme indiquée au paragraphe (ii) ci-dessous sauf si avant le 21 août 1987 les Réseaux notifient aux Concessionnaires qu'ils ont obtenu de la part de leurs autorités gouvernementales respectives des assurances leur permettant de conclure de bonne foi qu'ils seront en mesure de respecter leurs obligations au titre de la présente Convention sans les modifications énumérées au paragraphe (ii) du présent Article;

(ii) Les modifications mentionnées au paragraphe (i) ci-dessus sont les suivantes:

- (a) suppression des stipulations de l'Article 3.1 (iii) et (iv);
- (b) dans les Articles 3.2.1 (i)(a) et 3.2.2 (i)(a), remplacement du nombre 17.400.000 par le nombre 13.200.000;
- (c) dans l'Article 3.2.1 (i)(b) et (c), remplacement des références à la partie B.1 de l'Annexe II par des références à la partie B.2 de l'Annexe II et, dans l'article 3.2.2 (i)(b) et (c), remplacement des références à la partie C.1 de l'Annexe II par des références à la partie C.2 de l'Annexe II;
- (d) dans l'Article 7.5 (iv)(a)(2), remplacement du nombre 2,7 % par le nombre 2,5 %;
- (e) dans l'Article 7.5 (v), remplacement du nombre 4.167.000 par le nombre 3.333.333;
- (f) dans l'Article 7.7 (iii), remplacement du nombre 25.000.000 par le nombre 20.000.000;
- (g) dans l'Annexe II, les stipulations de la Partie A2 relatives au cas conventionnel s'appliqueront à la place de celles de la Partie A1 relatives au cas des dessertes à grande vitesse;
- (h) dans l'Annexe IV:
 - (1) remplacement du nombre 16,5 millions par le nombre 12,3 millions;
 - (2) remplacement du nombre 2,7 % par le nombre 2,5 %;
- (i) dans l'Annexe VI, suppression de la Note 4 et remplacement des nombres d'Unités de Comptes correspondant à chaque tranche de trafic pour les Péages de Voyageurs de la façon suivante:

remplacement:	3.5	par	4.2
	3.0	par	3.6
	2.5	par	3.0
	2.0	par	2.4
	1.5	par	1.8
	1.0	par	1.2

(iii) Si, après que les modifications mentionnées au paragraphe (ii) ci-dessus sont entrées en application, les Réseaux notifient aux Concessionnaires qu'ils ont obtenu de leurs autorités gouvernementales respectives des assurances leur permettant de conclure de bonne foi qu'ils seront en mesure de respecter en temps voulu leurs obligations au titre de la présente Convention sans ces modifications, lesdites modifications seront annulées dès qu'ils auront adressé cette notification.

(iv) (a) Sous réserve des stipulations des paragraphes (b) et (c) ci-dessous, si, pendant une Période de Référence quelconque et alors que les modifications mentionnées au paragraphe (ii) ci-dessus s'appliquent:

- (1) plus de 75 % de Trains des Voyageurs circulant dans le Lien Fixe sont des Trains à Grande Vitesse et,
- (2) le temps de parcours tel que normalement prévu à l'horaire des Trains à Grande Vitesse circulant sans arrêt entre Londres et Paris à travers le Lien Fixe est compris entre 2 heures 55 minutes et 3 heures 5 minutes (limites augmentées le cas échéant conformément à l'Article 3.1 (iv)),

les modifications mentionnées au paragraphe (ii)(d), (e), (f), (h) et (i) seront annulées à partir de (et incluant) la Période de Référence en question.

(b) le paragraphe (a) ci-dessus s'appliquera seulement si:

- (1) les Réseaux ont avisé par écrit les Concessionnaires de la date à laquelle ils prévoient que les conditions énoncées aux paragraphes (a)(1) et (2) sont remplies (date qui ne devra pas intervenir plus de dix (10) ans après l'avis),
- (2) dans cet avis ou dans un avis ultérieur, les Réseaux déclarent qu'ils ont commencé les études en vue de remplir lesdites conditions.

(c) Si les Réseaux satisfont la condition (1) du paragraphe (a) ci-dessus dans les 24 mois qui suivent la date à laquelle les Réseaux commenceront à exploiter des services commerciaux réguliers de Trains de

Voyageurs, alors, sous réserve du paragraphe (b) ci-dessus, à partir du commencement de la Période de Référence durant laquelle cette condition sera satisfaite:

- (1) le paragraphe (a) du présent paragraphe (iv) s'appliquera comme si la condition indiquée au (2) ci-dessus était supprimée; et,
- (2) les stipulations de l'Article 3.1 (iii) et (iv) seront applicables à partir du commencement de cette Période de Référence, mais seulement après suppression, à l'Article 3.1(iii)(a), des mots: "à partir de la date à laquelle ils commenceront à assurer des services commerciaux réguliers de Trains de Voyageurs dans le Lien Fixe" et leur remplacement par: "le premier jour de la première Période de Référence à partir de laquelle plus de 75 % des Trains de Voyageurs circulant dans le Lien Fixe sont des Trains à Grande Vitesse".

ANNEXES

ANNEXE I

BREVE DESCRIPTION DU LIEN FIXE

1. Généralités

1.1 Le Lien Fixe comprendra une liaison ferroviaire consistant en un tunnel foré à deux galeries et une galerie de service construite sous la Manche entre Fréthun dans le Pas-de-Calais et Cheriton dans le Kent, ainsi que les terminaux et les installations de contrôle d'entrée et de sortie des tunnels, comprenant en particulier les installations de contrôles frontaliers.

2. Installations fixes

2.1 Le tunnel sera conçu afin d'être équipé d'une voie apte à recevoir des Trains ayant une vitesse limite de 200 km/h. Le rayon minimal des courbes dans les tunnels sera de 4 200 m et les rampes ne dépasseront pas la valeur de 11,1 pour 1 000.

De longs rails soudés seront utilisés pour supprimer les joints et réduire le niveau de bruit et de vibrations.

Des traversées jonctions entre les deux galeries à voie unique seront prévues pour faciliter la circulation des trains et des navettes à contre-sens pendant les périodes d'entretien ou en cas d'incident affectant les Trains, les Navettes, ou les installations fixes.

Dans les tunnels, la voie reposera directement sur une dalle de béton. Sur les tronçons compris entre les tunnels et les lignes des Réseaux, la voie sera généralement posée sur ballast.

2.2 Des pistes seront créées pour faciliter l'évacuation des Trains ou des Navettes en cas d'urgence.

Des passages permettant de communiquer entre les galeries principales et la galerie de service seront implantés tous les 375 mètres - distance théorique - sauf si cet espacement ne peut être respecté pour des raisons techniques, auquel cas ledit espacement ne devra pas dépasser 500 mètres.

Des rameaux de pistonement reliant les tunnels principaux pourront être installés, si cela s'avère nécessaire, afin de réduire les variations de pression affectant le confort des Voyageurs et la résistance à l'avancement des Trains et des Navettes.

Les galeries principales, la galerie de service et le raccordement auront un système d'éclairage qui pourra être contrôlé section par section depuis les centres de contrôle. Des panneaux indicateurs disposant d'une alimentation indépendante jalonnent les pistes pour guider les voyageurs vers les passages en cas de panne de courant.

La galerie de service sera dotée d'un système de transport indépendant disposant d'un matériel de traction autonome permettant aux équipes de secours d'accéder en tout point de l'ouvrage souterrain.

2.3 Le courant fourni aux Concessionnaires pour le Lien Fixe proviendra des réseaux d'alimentation britannique et français, les mesures à prendre pour l'alimentation du Lien Fixe à partir des réseaux nationaux devant permettre d'assurer des conditions de sécurité et de capacité suffisantes pour le trafic envisagé. Les sous-stations alimenteront les caténaires en courant de 25 000 V monophasé 50 Hz. Les sous-stations seront situées dans des passages séparés, alors que toute installation électrique située dans les passages ordinaires sera placée à distance du couloir réservé au passage du personnel et des voyageurs en cas d'urgence.

Le circuit d'alimentation en électricité sera conçu de telle sorte qu'en cas d'absence d'alimentation à partir de l'un ou l'autre réseau, les Trains et Navettes puissent continuer à circuler, ne fût-ce qu'en assurant un service minimum.

2.4 Un poste de commandement situé à l'extérieur des tunnels, dans un des terminaux, sera chargé de la signalisation, du contrôle de la traction et des circuits annexes, la circulation des Trains et des Navettes et le fonctionnement de toutes les installations placées sous le contrôle des Concessionnaires. Il sera prévu une deuxième installation de contrôle à utiliser en cas d'urgence. Il n'y aura pas de signaux implantés le long de la voie (sauf sur les voies secondaires dans les terminaux et, si nécessaire, aux traversées jonctions dans les galeries et sur la ligne de raccordement entre la Section Commune et l'infrastructure de BR ou de SNCF), mais la situation en aval de la ligne sera affichée dans la cabine de conduite.

Le système de signalisation sera conçu de telle sorte qu'il permette un Espacement de 3 minutes entre deux Trains et/ou Navettes consécutifs et il devra être susceptible de permettre un Espacement plus court ultérieurement.

Le système devra pouvoir être modernisé dans le cadre d'une conduite totalement automatisée des rames.

2.5 Les centres de contrôle visés ci-dessus devront faire appel à des agents parlant à la fois le français et l'anglais de façon à ce que les messages et les instructions puissent être transmis en anglais ou en français aux équipes de conduite pour éviter tout risque de malentendu.

Il y aura une liaison phonique discrète entre chaque conducteur de Train ou de Navette et le poste de commandement ou l'installation de contrôle. En cas de panne totale du secteur, l'alimentation électrique nécessaire aux communications devra pouvoir fonctionner pendant toute la période précédant le retour à la normale.

Des groupes électrogènes de secours pourront être mis en service jusqu'à ce que le courant soit rétabli dans le secteur.

Des communications directes entre terminaux seront prévues en utilisant un câble de grande capacité regroupant une liaison principale et une liaison de secours empruntant dans les câbles des voies séparées. Ce système tiendra également lieu de liaison de secours pour tous les circuits de commande et de télécommunications. Il y aura également une liaison de télécommunications entre BR et SNCF dont les dispositions seront à convenir par un Accord Particulier notamment en ce qui concerne les coûts.

3. Navettes

Différents types de Navettes, chacune étant conçue pour pouvoir atteindre une vitesse maximale de 160 km/h à l'intérieur du Lien Fixe, seront utilisées pour les voitures automobiles, les autocars, les caravanes, ainsi que les camions. Ce seront des véhicules fermés, très éclairés, ventilés et insonorisés.

Les Navettes seront composées d'une ou de deux rames, chacune d'elles étant constituée de wagons permettant l'embarquement à une extrémité et le débarquement à l'autre extrémité. La largeur totale des wagons sera de 4 m environ et la hauteur totale voisine de 5,50 m. Les Navettes seront tractées par deux locomotives, placées à chaque extrémité, la puissance envisagée pour chaque locomotive devant être au moins de 4000 kW et pouvant atteindre 5600 kW.

Les Navettes de Voyageurs seront normalement constituées de deux rames comportant chacune 13 wagons porte-autos ainsi que les wagons nécessaires au chargement et au déchargement. Les wagons seront soit à deux niveaux pour transporter des véhicules dont la hauteur ne dépasse pas 1,93 m, soit à un seul niveau pour transporter des véhicules tels qu'autocars et caravanes d'une hauteur maximale de 4,20 m. La longueur des navettes de deux rames sera de 750 m environ, non compris la locomotive, et le tonnage de matériel remorqué sera de l'ordre de 2 000 tonnes.

Les Navettes de Marchandises seront constituées d'au maximum 25 wagons porteurs ainsi que deux wagons nécessaires au chargement et au déchargement. Ces wagons seront conçus pour transporter des camions pesant jusqu'à 44 tonnes. La longueur d'une Navette de Marchandises, non compris la locomotive, sera de 560 m environ et le tonnage du matériel remorqué sera de l'ordre de 2 000 tonnes.

ANNEXE II

CAS DES DESSERTES PAR TRAINS A GRANDE VITESSE

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

PARTIE A1:

GENERALITES

Les Réseaux projettent d'établir et de mettre sur le marché des dessertes de qualité assurées par des Trains de voyageurs de jour, directs et rapides, à raison d'une desserte à l'heure au moins entre les capitales de Londres, Paris et Bruxelles et vers d'autres destinations situées au-delà de ces trois villes. Les Réseaux exploiteront ces services à une vitesse maximale de 300 km/h avec un niveau de confort et un environnement des voyageurs équivalent à ceux qu'offrent le TGV Paris Sud-Est d'une part et les trains InterCity reliant Londres aux métropoles régionales du Royaume-Uni d'autre part. Les temps de trajet projetés sans arrêt seront de trois (3) heures environ entre Londres et Paris et de deux (2) heures quarante (40) minutes environ entre Londres et Bruxelles.

A cette fin, les Réseaux projettent de construire, tester et mettre en service un nouveau parc de Trains à Grande Vitesse dont les spécifications techniques ont fait l'objet d'une mise au point par les Réseaux français, belge et britannique.

Les Réseaux projettent d'offrir des trains de nuit comportant des places couchées en voitures-lits et couchettes qui seront mis en circulation sur des axes plus longs en provenance et à destination du Royaume-Uni. Les Réseaux projettent de mettre en place un plan de transports marchandises rapides par wagons ou conteneurs de centre à centre en vue d'accroître la part de marché du transport ferroviaire dans un marché en expansion entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale.

Certaines infrastructures nouvelles seront mises en place afin de pouvoir assurer ce trafic.

ANNEXE II

CAS DES DESSERTES A GRANDE VITESSE

PARTIE B1:

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE BR

1. Raccordements entre l'actuelle ligne principale Londres-Folkestone-Douvres et la ligne principale continentale des Concessionnaires, permettant aux trains rapides de voyageurs de traverser le Lien Fixe sans arrêt dans les deux sens.
2. Nouvelle gare de voyageurs internationale d'Ashford, dans le Kent, comportant une salle d'accueil, des possibilités de restauration et des commerces. Elle sera située près du centre ville et près des nouveaux accès aux autoroutes afin d'acheminer un trafic évalué à deux millions de voyageurs par an. Des dessertes fréquentes y seront offertes avec un temps de parcours légèrement supérieur à deux (2) heures en direction de Paris et égal à une heure et quarante cinq minutes (1 h 45) en direction de Bruxelles.
3. La gare londonienne de Waterloo sera dotée d'un nouveau terminal international voyageurs comportant cinq voies et permettant la prise en charge d'un flux de voyageurs pouvant atteindre 15 millions de personnes par an. Une zone sera spécialement aménagée à cet effet : elle comportera une salle d'accueil et des commerces et offrira la possibilité de se restaurer, de se désaltérer et d'acheter des billets dans un environnement de qualité semblable à celui d'un aéroport.
4. Un faisceau de voies de service sera créé à Dollands Moor à côté du terminal des Concessionnaires à Cheriton, près de Folkestone. Il permettra de procéder sur les Trains de Marchandises, aux formalités frontalières et aux contrôles de sécurité indispensables lors de l'échange de locomotives entre les deux Réseaux.
5. Aménagements des itinéraires entre Londres et le Lien Fixe afin de permettre le refoulement des trains de marchandises et de faire passer des conteneurs de 8'6" (2,6m) dans le gabarit des ouvrages. Un tronçon de la ligne Tonbridge— Redhill doit être électrifié.
6. Nouveaux raccordements situés au sud de Londres, à Stewarts Lane et Sheepcote Lane, grâce auxquels les Trains de Voyageurs pourront accéder aisément au terminal spécialisé de Waterloo, aux lignes reliant le Lien Fixe et aux divers centres d'entretien.
7. Modernisation de la voie et de la signalisation, électrification de l'itinéraire nord/sud de contournement du centre de Londres via Kensington Olympia permettant le passage de Trains de Voyageurs et des Trains de Marchandises directs en provenance et à destination des "au-delà" de Londres, afin de répondre aux besoins du marché.
8. Agrandissement de la gare voyageurs de Kensington Olympia et de la gare de triage de Willesden afin d'assurer les trains directs empruntant cet itinéraire.
9. Un nouveau centre de maintenance et d'entretien, grand et moderne, sera implanté à North Pole au Nord-Ouest de Londres et chargé tout particulièrement de l'entretien du nouveau parc de rames affectées au transport international de voyageurs.

ANNEXE II

CAS DES DESSERTES DE TRAINS A GRANDE VITESSE

PARTIE C1:

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE SNCF

1. Construction de faisceaux de voies marchandises le long du terminal à Fréthun permettant la réception des Trains de Marchandises à destination ou en provenance du Lien Fixe, y compris les installations nécessaires à la gestion des locomotives et les équipements nécessaires au personnel de conduite des Réseaux.
2. Construction d'une gare moderne pour les voyageurs internationaux à Fréthun. Cette gare, présentant tout le confort et les facilités commerciales nécessaires, donnera aux voyageurs en provenance ou à destination du littoral du Pas de Calais l'accès aux trains internationaux.
3. Electrification en 25kV 50 Hz du tronçon de ligne compris entre le Lien Fixe et Hazebrouck permettant un accès rapide au réseau électrifié de SNCF pour tous les trains de marchandises en provenance du Continent. Cet investissement permettra également l'acheminement par le Lien Fixe du trafic de nuit des trains internationaux de voyageurs. La modernisation s'accompagnera de la mise en câbles de circuits de télécommunication et de l'amélioration de la signalisation.
4. Des installations supplémentaires, nécessaires au traitement des problèmes de restauration dans les trains internationaux au départ de Paris Nord, seront créées pour faire face à l'augmentation du trafic voyageurs.
5. Construction d'une ligne à grande vitesse se débranchant sur la ligne actuelle Paris-Lille à environ 16 km de la gare de Paris Nord. Cette ligne à grande vitesse serait de l'ordre de 320 km de long et permettrait une desserte fréquente et cadencée. La vitesse maximale de la ligne sera d'au moins 300 km/h.
6. Création d'investissements de capacité, entre Paris et le débranchement, de la ligne à grande vitesse par adjonction de voies supplémentaires.
7. Création d'installations de maintenance des Trains à Grande Vitesse aux ateliers du Landy.

ANNEXE II
CAS CONVENTIONNEL
INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE
PARTIE A2 :
GENERALITES

Les Réseaux projettent d'établir et de mettre sur le marché des dessertes de qualité assurées par des Trains de Voyageurs de jour, directs et rapides, à fréquences régulières entre les capitales de Londres, Paris et Bruxelles et vers d'autres destinations situées au-delà de ces trois villes. Les Réseaux exploiteront ces services à une vitesse maximale de 160 km/h avec un niveau de confort et un environnement des voyageurs équivalents à ceux qu'offrent les trains grandes lignes de BR ou de SNCF reliant, entre elles, les principales métropoles régionales de leurs réseaux respectifs. Les temps de trajet envisagés seront environ de 4 heures à 4 heures 30 minutes entre Londres et Paris et environ de 4 heures 15 minutes entre Londres et Bruxelles.

Les Réseaux projettent d'offrir des trains de nuit comportant des places couchées en voitures-lits et couchettes sur des axes plus longs en provenance et à destination du Royaume-Uni et de mettre en place un plan de transports marchandises rapides par wagons ou conteneurs de centre à centre afin d'accroître la part de marché du transport ferroviaire dans un marché en expansion entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale.

Certaines infrastructures nouvelles seront mises en place afin de pouvoir assurer ce trafic.

ANNEXE II

CAS CONVENTIONNEL

PARTIE B2:

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE BR

1. Raccordements entre l'actuelle ligne principale Londres-Folkestone-Douvres et la ligne principale continentale des Concessionnaires, permettant aux trains rapides de voyageurs de franchir le Lien Fixe sans arrêt dans les deux sens.
2. Nouvelle gare de voyageurs internationale d'Ashford, dans le Kent, comportant une salle d'accueil, des possibilités de restauration et des commerces. Elle sera située près du centre ville et près des nouveaux accès aux autoroutes afin d'acheminer un trafic évalué à un million cinq cent mille (1,5 million) voyageurs par an. Des dessertes fréquentes y seront offertes avec un temps de parcours légèrement supérieur à trois heures trente (3 h 30) en direction de Paris et légèrement supérieur à trois heures et quinze minutes (3 h 15) en direction de Bruxelles.
3. La gare londonienne de Waterloo sera dotée d'un nouveau terminal international voyageurs permettant la prise en charge d'un flux de voyageurs pouvant atteindre 10 millions de personnes par an. Une zone sera spécialement aménagée à cet effet : elle comportera une salle d'accueil et des commerces et offrira la possibilité de se restaurer, de se désaltérer et d'acheter des billets dans un environnement de qualité semblable à celui d'un aéroport.
4. Un faisceau de voies de service sera créé à Dollands Moor à côté du terminal des Concessionnaires à Cheriton, près de Folkestone. Il permettra de procéder sur les Trains de Marchandises, aux formalités frontalières et aux contrôles de sécurité indispensables lors de l'échange de locomotives entre les deux Réseaux.
5. Aménagements des itinéraires entre Londres et le Lien Fixe afin de permettre le refoulement des trains de Marchandises et de faire passer des conteneurs de 8'6" (2,6m) dans le gabarit des ouvrages. Un tronçon de la ligne Tonbridge Redhill doit être électrifié.
6. Nouveaux raccordements situés au sud de Londres, à Stewarts Lane et Sheepcote Lane, grâce auxquels les Trains de Voyageurs pourront accéder aisément au terminal spécialisé de Waterloo, aux lignes reliant le Lien Fixe et aux divers centres d'entretien.
7. Modernisation de la voie et de la signalisation, électrification de l'itinéraire nord/sud de contournement du centre de Londres via Kensington Olympia permettant le passage de Trains de Voyageurs et de Trains de Marchandises directs en provenance et à destination des "au-delà" de Londres, afin de répondre aux besoins du marché.
8. Agrandissement de la gare voyageurs de Kensington Olympia et de la gare de triage de Willesden afin d'assurer les trains directs empruntant cet itinéraire.
9. Un nouveau centre de maintenance et d'entretien, grand et moderne, sera implanté à North Pole au Nord-Ouest de Londres et chargé tout particulièrement de l'entretien du nouveau parc de rames affectées au transport international de voyageurs.

ANNEXE II

CAS CONVENTIONNEL

PARTIE C2:

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE SNCF

1. Construction de faisceaux de voies marchandises le long du terminal à Fréthun permettant la réception des trains de marchandises à destination ou en provenance du Lien Fixe, y compris les installations nécessaires à la gestion des locomotives et les équipements nécessaires au personnel de conduite des Réseaux.
2. Construction d'une gare moderne pour les voyageurs internationaux à Fréthun. Cette gare, présentant tout le confort et les facilités commerciales nécessaires, donnera aux voyageurs en provenance ou à destination du littoral du Pas de Calais l'accès aux trains internationaux.
3. Electrification en 25 kV 50 Hz du tronçon de ligne compris entre le Lien Fixe et Hazebrouck permettant un accès rapide au réseau électrifié de SNCF pour tous les Trains de Marchandises en provenance du continent. Cet investissement permettra également l'acheminement par le Lien Fixe du trafic de nuit des trains internationaux de voyageurs. La modernisation s'accompagnera de la mise en câbles de circuits de télécommunication et de l'amélioration de la signalisation.
4. Des installations supplémentaires, nécessaires au traitement des problèmes de restauration dans les trains internationaux au départ de Paris Nord, seront créées pour faire face à l'augmentation du trafic voyageurs.
5. Electrification en 25 kV 50 Hz des tronçons de lignes compris entre Lille et la frontière belge pour permettre des liaisons directes entre Londres et Bruxelles.
6. Amélioration de la capacité de la ligne actuelle en banlieue et grande banlieue parisienne par:
 - création d'un saut de mouton à Pierrefitte,
 - création d'une 3ème voie entre Chantilly et Creil,
 - création d'un saut de mouton en gare de Creil avec fusion des postes d'aiguillage de cette même gare,
 - création soit d'une 3ème voie, soit d'installations permanentes de contresens entre Creil et Amiens.

ANNEXE III

SPECIFICATIONS TECHNIQUES DU LIEN FIXE

PARTIE A

- (A) La voie sera adaptée à la circulation de Trains de Marchandises présentant une charge maximale par essieu de 22,5 tonnes.
- (B) L'équipement en caténaire sera compatible avec les pantographes de 1,6 m de large actuellement utilisés par les Réseaux sur les réseaux d'alimentation en 25 kV.
- (C) Le système de signalisation sera compatible avec les vitesses et les performances de freinage des Trains qui seront convenues.
- (D) Les enclenchements utilisés pour la signalisation répondront à des normes et seront de qualités comparables à celles des Réseaux.
- (E) Si des relais sont utilisés dans la logique de sécurité, ils seront du type de signalisation à sécurité intrinsèque.
- (F) Des liaisons fixes de télécommunications, répondant aux normes du C.C.I.T.T. (Comité Consultatif International Télégraphique et Téléphonique) et de la C.E.P.T. (Conférence Européenne des Postes et Télécommunications), seront assurées.

ANNEXE III

PARTIE B

B.1 VOIE

- (A) Caractéristiques de la voie courante et des appareils de voie.
- (B) Dévers appliqué et insuffisances de dévers en fonction des vitesses de différents types de Trains.
- (C) Procédures de réception à appliquer et méthodes d'enregistrement de l'état de la voie après sa pose.

B.2 ALIMENTATION EN ENERGIE DE TRACTION

- (A) Caractéristiques de conception de l'équipement caténaire sous tension.
- (B) Tolérances d'isolement électrique entre l'équipement d'alimentation sous tension, la terre et les niveaux d'isolement des équipements de commutation et des caténaires sous tension.
- (C) Schémas simplifiés du circuit de retour du courant de traction et des dispositifs de mise à la terre et de mise à la masse. Valeurs des tensions rail/terre.
- (D) Valeurs de tension maximales, moyennes et minimales aux pantographes en fonction des conditions de circulation et d'alimentation indiquées.
- (E) Schéma simplifié de l'alimentation en courant de traction et des plans de sectionnement électrique.
- (F) Niveau de puissance électrique nécessaire aux différents Trains et à l'ensemble des Trains.
- (G) Niveaux maximaux de courant de court-circuit aux pantographes.
- (H) Conception du système de protection électrique.
- (I) Procédure d'isolement de la caténaire en cas d'urgence.
- (J) Problèmes d'interférence liés au circuit de traction.

B.3 SIGNALISATION ET CONTROLE DES CIRCULATIONS

- (A) Principe de l'installation (voies banalisées, signalisation pour les deux sens de circulation) et définition des aspects des signaux et/ou signalisation en cabine et leur interprétation par les mécaniciens.
- (B) Mise en place de balises et d'équipements de captage embarqués pour le contrôle de la vitesse.
- (C) Conception générale du système de signalisation, prévoyant la possibilité de circuits de voie sans joints, la signalisation en cabine, la protection automatique des trains, l'exploitation automatique des trains et l'amélioration de l'espacement des trains à l'avenir, comprenant également la détection de rails cassés et de boîtes chaudes et les conditions à remplir éventuellement pour relever la vitesse des Trains. Lors de la préparation des études, il sera fait diligence pour réduire au minimum la quantité d'équipements supplémentaires nécessaires à bord des Trains.
- (D) Conception générale du(des) poste(s) de signalisation, de régulation et de contrôle (suivi des trains, commande des aiguillages, liaisons avec les postes de commandement des Réseaux et les salles de commande d'alimentation électrique).
- (E) Conception des équipements de signalisation permettant de garantir leur fonctionnement en toute sécurité dans l'environnement marin du tunnel.
- (F) Définition et conception des interfaces de signalisation entre la zone exploitée par les Concessionnaires et celle exploitée par les Réseaux.

B.4 TELECOMMUNICATIONS

- (A) Conception générale des sous-systèmes de communications permettant de garantir la continuité des communications et des transmissions de données dans les tunnels, les Trains, les zones annexes et les installations terminales.
- (B) Type et nombre de circuits (y compris des circuits d'interconnexion entre les Réseaux).
- (C) Système radio sol-train et autres.
- (D) La mise à disposition de dispositifs d'alarme, de sécurité et d'urgence dans le Lien Fixe.

B.5 GENIE CIVIL

- (A) Types de traversées-jonctions.

(B) Dimensions et forme de construction des pistes dans les tunnels.

(C) Conception des ponts, ouvrages d'art et autres ouvrages entre les entrées de tunnel et les Réseaux.

B.6 ENTRETIEN

(A) Tolérances concernant les équipements fixes.

(B) Tolérances concernant les pantographes et les roues.

ANNEXE IV

PREVISIONS DE TRAFIC

	Voyageurs	Marchandises	Marchandises en Vrac
1993 (année complète)	16,5 m.	4,9 m. tonnes	2,4 m. tonnes

Dans le cas où la première Période Comptable est ou survient durant 1993, les nombres à retenir mentionnés à l'Article 7.5 (iv) (a) (1) sont ceux indiqués ci-dessus pour 1993. Dans le cas où la première Période Comptable est postérieure à 1993, alors les nombres à retenir mentionnés à l'Article 7.5 (iv) (a) (1) sont ceux indiqués ci-dessus pour 1993, ajustés entre l'année 1993 et l'année considérée au moyen de l'application du taux annuel cumulé de croissance de 2,7 % pour les Voyageurs, 4,3 % pour les Marchandises et 2,2 % pour les Marchandises en Vrac.

ANNEXE V
COÛTS D'EXPLOITATION
(INCLUANT LES DÉPENSES DE RENOUVELLEMENT)
IDENTIFICATION DES COÛTS ET MODALITÉS D'AFFECTATION
SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
INTRODUCTION ET PRINCIPES	52
SECTEURS D'ANALYSE	53
A. Direction et Administration	54
B. Énergie	55
C. Sécurité et Sûreté	58
D. Impôts et taxes	60
E. Entretien	62
F. Gestion et contrôle des circulations ferroviaires	65
G. Renouvellements	66
H. Assurances	70

INTRODUCTION ET PRINCIPES

1. La présente Annexe:

- 1.1 identifie les coûts d'exploitation, les dépenses d'entretien et de renouvellement (ci-après dénommés les Coûts d'Exploitation“) du Lien Fixe,
 - 1.2 analyse les dépenses relatives aux divers postes de coûts;
 - 1.3 établit une méthode d'affectation entre Eurotunnel (défini ci-après) et les Réseaux;
2. Il est reconnu que la présente Annexe, son contenu et ses principes ont été préparés approximativement six années avant la Date d'Ouverture Prévüe.
- 2.1 Il est reconnu que les conditions, la technologie et les exigences des parties changeront pendant la période durant laquelle la présente Annexe sera en vigueur.
 - 2.2 En conséquence, il est reconnu que des suppléments, des suppressions ou des modifications devront être discutés et acceptés.
 - 2.3 Lesdits suppléments, suppressions et modifications seront discutés et convenus dans la mesure du possible conformément aux fondements et principes établis par les présentes.
 - 2.4 La possibilité que des dépenses autres que celles identifiées dans la présente Annexe surviennent dès le début ou plus tard est admise ; la méthode d'affectation sera, dans la mesure du possible, déterminée selon les principes et procédures établis dans la présente Annexe.
 - 2.5 Les Coûts d'Exploitation que les Réseaux doivent supporter sont limités à ceux que l'on peut raisonnablement attendre d'un Exploitant Prudent et Diligent exploitant le Lien Fixe.

Les principes suivants ont été adoptés dans la présente Annexe :

3. Principe A

- 3.1.1 Certaines dépenses identifiées dans la présente Annexe et relatives à la Section Commune seront imputables aux Réseaux en proportion de la part de la capacité du Lien Fixe par Heure et par sens, mesurée en Sillons Standards, attribuée aux Réseaux par la présente Convention.
- 3.1.2 Nonobstant l'Article 3.1.1 ci-dessus, si l'une des parties utilise pendant une période quelconque une capacité supérieure à la capacité du Lien Fixe qu'elle serait autrement en droit d'utiliser, elle supportera pendant ladite période les dépenses au prorata de la part de capacité qu'elle utilise et l'autre partie paiera le solde.

3.2 Principe B

- 3.2.1 une répartition initiale sera effectuée, si nécessaire, qui distinguera l'une ou plusieurs des cinq zones géographiques suivantes:
 - 001 Section Commune
 - 002 Ligne Continentale Principale au Royaume-Uni (LCP-R.U.)
 - 003 Ligne Continentale Principale en France (LCP-FR)
 - 004 Terminal d'Eurotunnel (R.U.)
 - 005 Terminal d'Eurotunnel (FR)

et toutes références à la Ligne Continentale Principale ("LCP") en France ou en Grande-Bretagne sont des références à la partie de l'infrastructure ferroviaire faisant partie du Lien Fixe, comprise entre la Section Commune et l'infrastructure Ferroviaire et qui est destinée à être utilisée seulement pour le passage des Trains.

- 3.2.2 les dépenses partagées seront, à la suite de l'analyse faite en 3.2.1, réparties dans l'un ou plusieurs des trois secteurs d'activités suivants:

- 01 Navettes
- 02 Trains
- 03 Activités annexes d'Eurotunnel (tous revenus d'Eurotunnel autres que les revenus imputables à 01 et à 02 ci-dessus)

- 3.3 Dans la présente Annexe, "Eurotunnel" signifie les "Concessionnaires" et les Sociétés Affiliées (telles que définies dans la Concession) qui engagent des dépenses en relation avec l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du Lien Fixe.

SECTEURS D'ANALYSE

Les secteurs d'analyse seront les zones géographiques et les secteurs d'activités énoncées au Principe B.

SECTION A: Direction et Administration

CODE	POINTS	DESCRIPTION	METHODE D'AFFECTION AUX SECTEURS D'ACTIVITES
A01	Personnel du siège	<ol style="list-style-type: none">1. "Company chief executive"2. Etat-Major3. Finances (y compris assurances)4. Activités commerciales et annexes5. Relations publiques6. Juridique7. Ingénierie et entretien (Matériel Roulant)8. Ingénierie et entretien (installations fixes ferroviaires)9. Exploitation ferroviaire10. Autre personnel	<p>1.0 Dans la mesure du possible, toutes les dépenses liées au personnel seront exclusivement réparties dans un des trois secteurs d'activités:</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p> <p>2.0 La base d'affectation sera le secteur d'activité particulier dans lequel la personne est totalement employée;</p> <p>3.0 Pour le personnel employé pour plusieurs secteurs d'activités et pour lequel une répartition dans un seul secteur n'est pas appropriée, un examen périodique de leurs tâches habituelles sera effectué et les dépenses seront réparties comme suit:</p> <p>3.1 pour les personnes autres que les dirigeants et les personnes encadrant des groupes, au prorata des temps qu'ils ont passé dans chacun de ces trois secteurs d'activités;</p> <p>3.2 pour les dirigeants et les personnes encadrant des groupes, au prorata de la répartition des dépenses retenues conformément au point 3.1 ci-dessus pour le personnel qui leur est rattaché.</p> <p>4.0 Les secteurs d'affectation finale seront:</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p>
A02	DEPENSES D'ADMINISTRATION	<ol style="list-style-type: none">1. Dépenses informatiques (fonctionnement et crédit-bail)2. Affranchissement postal, télex, téléphone3. Voitures et véhicules du siège4. Frais d'audit5. Consultants (techniques, juridiques, etc....)6. Nettoyage et entretien des bureaux7. Voyages et logements du personnel du siège8. Loyers9. Chauffage et électricité10. Fournitures de bureaux et de nettoyage11. Divers	<p>1.0 Dans la mesure du possible, les dépenses seront réparties spécifiquement entre l'un des trois secteurs d'activités:</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p> <p>2.0 Les dépenses engagées dans plusieurs secteurs d'activités seront réparties au prorata de la répartition des frais de personnel résultant de ces secteurs d'activités en A01.</p> <p>3.0 Les secteurs d'affectation finale seront:</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p>
A03	DEPENSES DE LA COMMISSION INTERGOUVERNERMENTALE ET DU COMITE DE SECURITE	Contribution d'Eurotunnel aux dépenses de la Commission Intergouvernementale et du Comité de Sécurité telle que décrite dans la Concession	<p>1.0 Les dépenses totales de A03 seront réparties sur la base du Principe A dans les secteurs d'activités:</p> <p>01 Navettes 02 Trains</p>

SECTION B — ENERGIE

B01 TRACTION

1. Energie utilisée par les engins moteurs – Coût réel de l'énergie utilisée en tenant compte du facteur puissance et de la demande maximale dans la mesure où ils affectent la base de paiement

1. Les dépenses d'énergie seront mesurées séparément pour chacun des postes B01, B02, B03, puis affectées comme suit:

1.0 B01 - Traction

1.1 L'énergie sera en premier lieu répartie selon les cinq zones géographiques suivantes

1.1.1 001 Section Commune

1.1.2 002 LCP-R.U.

1.1.3 003 LCP-FR

1.1.4 004 Terminal Eurotunnel (R.U.)

1.1.5 005 Terminal Eurotunnel (FR)

1.2 Pour la Section Commune visée en 001, l'énergie pour une période donnée sera affectée en fonction de l'utilisation réelle, basée sur un niveau théorique prédéterminé de consommation prévu par Train ou Navette en tenant compte:

(a) des caractéristiques du facteur puissance pour chaque type de Train ou de Navette.

(b) de la contribution à la demande maximale pour chaque utilisation de Train ou de Navette.

1.2.1 (a) Une dépense théorique d'énergie sera établie pour chaque type de Train et de Navette durant son passage dans la Section Commune.

(b) un calcul sera ensuite fait pour déterminer la dépense théorique d'énergie d'une période donnée, en fonction de la circulation réelle des Trains et des Navettes pendant cette période, et la répartir entre les Navettes et les Trains.

(c) postérieurement, la dépense réelle d'énergie pour la même période sera connue.

(d) la base d'affectation de ce coût réel sera la dépense théorique résultant de 1.2.1 (b).

1.2.2 Cet exercice s'appliquera à toute circulation de Trains et de Navettes dans la Section Commune

1.2.3 Les secteurs d'affectation finale seront:

001 Navettes

002 Trains

1.3 La répartition des coûts pour les autres zones géographiques sera la suivante:

a) 002 LCP-R.U. attribué à 02 Trains

b) 003 LCP-FR attribué à 02 Trains

c) 004 Terminal Eurotunnel (R.U.) attribué à 01 Navettes

d) 005 Terminal Eurotunnel (FR) attribué à 01 Navettes.

B02 ENERGIE
FERROVIAIRE
AUTRE
QUE
TRACTION

1. Système ferroviaire autre que traction
Toute l'énergie consommée par le système ferroviaire.
1.1 A l'exception de l'énergie alimentant directement les Trains et Navettes
1.2 Y compris la galerie de service

1.0 BO2 Energie ferroviaire autre que traction

1.1 L'énergie est en premier lieu mesurée pour les cinq secteurs géographiques suivants:

- a) 001 Section Commune
- b) 002 LCP-R.U.
- c) 003 LCP-FR
- d) 004 Terminal Eurotunnel (R.U.)
- e) 005 Terminal Eurotunnel (FR)

1.2 001 Section Commune

1.2.1 Une répartition est faite en premier lieu entre:

- a) Refroidissement
- b) Tous les autres besoins d'énergie

1.2.2 Les dépenses d'énergie relatives au refroidissement seront réparties sur la même base que B01 Point 1.2.

Elles seront réparties entre les secteurs d'activités suivants:

- 01 Navettes
- 02 Trains

1.2.3 Les dépenses d'énergie pour les autres besoins d'énergie seront réparties selon le Principe A.

1.2.4 Les secteurs d'affectation finale seront les suivants:

- 01 Navettes
- 02 Trains

1.3 L'affectation des coûts pour les autres secteurs géographiques sera la suivante:

- a) 002 LCP-R.U. attribué à 02 Trains
- b) 003 LCP-FR attribué à 02 Trains
- c) 004 Terminal Eurotunnel (R.U.) attribué à 01 Navettes
- d) 005 Terminal Eurotunnel (FR) attribué à 01 Navettes.

B03 TERMINAUX

1. Terminaux

1.1 Incluant les fournitures pour les voies des ateliers d'entretien

1.0 B03 Terminaux

1.1 Cela couvre toute l'énergie fournie aux Terminaux à l'exception de ce qui est mentionné en B01 et B02.

1.2 Les seules charges concernant les Réseaux sont relatives à l'énergie utilisée dans les ateliers d'entretien des installations fixes du système ferroviaire dans la Section Commune, LCP-R.U. et LCP-FR.

1.3 L'énergie fournie aux Terminaux, à l'exception des ateliers d'entretien sera attribuée à Eurotunnel comme suit:

a) Secteurs d'activité:

01 Navettes

03 Activités annexes d'Eurotunnel

1.4 L'énergie fournie aux ateliers d'entretien sera attribuée à:

1.4.1 Entretien des engins moteurs et du Matériel Roulant d'Eurotunnel:

a) sous la responsabilité d'Eurotunnel

b) attribués au secteur:

01 Navettes

1.4.2 Entretien du Système Ferroviaire du Lien Fixe.

a) l'activité d'atelier sera répartie sur la base d'un pourcentage entre les cinq zones géographiques et les dépenses d'énergie seront attribuées et réparties comme suit:

001 Section Commune - Affectée sur la base de la répartition des dépenses totales de B02 (Point 1.2.2 et 1.2.4) entre:

01 Navettes

02 Trains

002 LCP-R.U. attribué à 02 Trains

003 LCP-FR attribué à 02 Trains

004 Terminal Eurotunnel (R.U.) attribué à 01 Navettes

005 Terminal Eurotunnel (FR) attribué à 01 Navettes

1.4.3 Entretien du Terminal pour ses activités autres que celles reprises en 1.4.1 et 1.4.2

a) affectées à Eurotunnel

b) réparties aux secteurs:

01 Navettes

03 Activités annexes d'Eurotunnel

SECTION C — SECURITE ET SURETE

C01 SURETE

1. Direction et supervision Eurotunnel
2. Personnel d'Eurotunnel
3. Bureaux d'Eurotunnel et coûts d'exploitation
4. Coûts des moyens extérieurs

1. Généralités

1.1 Il y a deux types de dépenses différentes, à savoir:

- 1.1.1 Dépenses courantes
- 1.1.2 Dépenses liées aux situations d'urgence ou extraordinaires.

2. Les commentaires qui suivent s'appliquent exclusivement aux dépenses courantes.

3. Les dépenses relatives à la sûreté peuvent être divisées en dépenses de:

- 3.1 Police
- 3.2 Sûreté

4. Les frais de police sont principalement liés aux Terminaux et sont à la charge d'Eurotunnel.

4.1 Les frais de sûreté sont principalement liés au système ferroviaire, au tunnel et aux aspects frontaliers et sont par conséquent répartis entre Eurotunnel et les Réseaux.

5. Il est convenu que si les répartitions du présent paragraphe se révèlent à l'expérience inéquitables, les parties se rencontreront pour renégocier sur une base équitable, en prenant en compte, si nécessaire, les exigences de la CIG et du Comité de Sécurité.

1.0 L'organisation actuelle des responsabilités est la suivante:

1.1 France

1.1.1 La responsabilité de la sûreté et de la police sera supportée par la Police de l'Air et des Frontières et par les Services de l'Immigration française, à leurs frais.

1.1.2 Au cas où cette situation changerait, les principes et procédures établis pour la partie britannique prévaudront.

1.2 Royaume-Uni

1.2.1 La responsabilité de la police dans le Terminal britannique sera supportée par la police du Kent aux frais d'Eurotunnel.

1.2.2 La responsabilité de la sûreté sera à la charge d'Eurotunnel, et peut être analysée de la manière suivante:

- (i) sûreté du et dans le Terminal
- (ii) sûreté de et dans la Section Commune
- (iii) sûreté de et dans la LCP-R.U.

1.2.3 Les moyens et les dépenses seront liées:

- (i) au personnel d'Eurotunnel
- (ii) aux chiens d'Eurotunnel
- (iii) à l'équipement d'Eurotunnel
- (iv) aux Moyens Extérieurs

1.3 Affectation des dépenses du Royaume-Uni

1.3.1 les dépenses citées en 1.2.2 ci-dessus seront affectées aux trois secteurs géographiques suivants:

a) 001 Section Commune attribuée à:

01 Navettes

02 Trains

conformément au Principe A

b) 002 LCP-R.U. et attribuée à 02 - Trains

			c) 004 Terminal (R.U.) attribué à 01 Navettes
C02	INCENDIE	<ul style="list-style-type: none"> 1. Direction et supervision 2. Personnel d'Eurotunnel 3. Bureaux d'Eurotunnel et Coûts d'Exploitation 4. Coûts des moyens extérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> 1.0 Le système du Lien Fixe requiert un service incendie permanent dans les Terminaux. 1.1 Les dépenses seront réparties sur la base du Principe A et affectées à: <ul style="list-style-type: none"> 01 Navettes 02 Trains
C03	SERVICE MEDICAL	<ul style="list-style-type: none"> 1. Personnel médical d'Eurotunnel 2. Frais médicaux d'Eurotunnel 3. Coûts des moyens extérieurs 	<ul style="list-style-type: none"> 1.0 Cela couvre le personnel médical permanent basé dans les Terminaux et attribué en conséquence entièrement à: <ul style="list-style-type: none"> 01 Navettes
C04	SECOURS DES TRAINS	<ul style="list-style-type: none"> 1. Manoeuvre et dépenses liées au secours des Trains 2. Equipes de secours. 	<ul style="list-style-type: none"> 1.0 En liaison avec la CIG et le Comité de Sécurité, des installations et des moyens de secours seront mis en oeuvre. 1.1 Au moment voulu, l'opinion de la CIG et du Comité de Sécurité sera sollicitée au sujet du type de moyens spécifiques et de la répartition de ces moyens entre: <ul style="list-style-type: none"> 1.1.1 Les Terminaux 1.1.2 Le Système ferroviaire 2.0 En conséquence, une méthode de répartition de dépenses sera développée à partir de ces opinions, en accord entre les parties. 2.1 Les secteurs d'affectation finale seront: <ul style="list-style-type: none"> 01 Navettes 02 Trains

SECTION D - IMPOTS ET TAXES

	1. Tous taxes et impôts français et britanniques	<p>1.0 Généralités</p> <p>1.1 En raison de l'incertitude à l'époque de la préparation de la présente Annexe de l'assiette sur laquelle les taxes et impôts seront prélevés, les parties acceptent les bases prévisionnelles suivantes pour leur répartition mais elles se rencontreront à nouveau au moment opportun pour discuter et établir une assiette définitive d'analyse.</p> <p>1.2 Dans l'immédiat, des postes de coûts individuels ont été définis et affectés comme indiqués ci-dessous.</p>
D01	IMPOTS ET TAXES	<p>1.0 Les taxes britanniques seront payables sur les unités suivantes:</p> <p>1.1 Terminal britannique</p> <p>1.1.1 Une partie concernera des services conjoints, par exemple des bâtiments administratifs, centres de contrôle, ateliers et installations d'entretien utilisés pour le système ferroviaire et la partie routière du Terminal.</p> <p>1.1.2 Une partie concernera exclusivement les activités d'Eurotunnel.</p> <p>1.1.3 La base d'affectation et d'analyse des postes de coûts reposera sur le principe que les taxes seront affectées au prorata des dépenses des personnes utilisant les immeubles, en fonction de leurs activités (ainsi qu'il est exposé aux sections A,C,E et F de ce document).</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p> <p>1.2 LCP-R.U.</p> <p>1.2.1 Utilisation exclusive par les Réseaux et attributions au secteur:</p> <p>02 Trains</p> <p>1.3 Part britannique de la Section Commune</p> <p>1.3.1 Elle est réservée à Eurotunnel et aux Réseaux et sera analysée sur la base du Principe A à:</p> <p>01 Navettes 02 Trains</p> <p>2.0 Les Concessionnaires produiront une matrice et tenteront de répartir le coût des taxes (y compris les taxes d'eau) aux emplacements et bâtiments individuels.</p>
	2. France	
	2.1 Impôts locaux sur les terrains aménagés et les immeubles	<p>1.0 Les impôts locaux français seront payables sur:</p> <p>1.1 Terminal français</p> <p>1.1.1 où partie est réservée à l'utilisation commune d'Eurotunnel et des Réseaux et une autre exclusivement à Eurotunnel.</p> <p>1.2 LCP-FR</p> <p>1.2.1 exclusivement pour les Réseaux (Section Commune exclue)</p> <p>1.3 Partie française de la Section Commune.</p> <p>2.0 Les impôts seront affectés, dans la mesure du possible aux aires individuelles ou bâtiments spécifiques comme suit:</p>

- 2.1 Initialement aux aires ou bâtiments spécifiques utilisés exclusivement par Eurotunnel ou les Réseaux.
- 2.2 En ce qui concerne les installations partagées, sur la même base que celle appliquée à la partie britannique et telle qu'exposée à la Section DO1 Point 1.0.
- 3.0 Les secteurs d'affectation finale seront les suivants:
 01 Navettes
 02 Trains
 03 Activités annexes d'Eurotunnel.
3. France
- 3.1 Taxe professionnelle prélevée sur:
- 3.1.1 Actifs immobiliers
- 3.1.2 Matériel roulant d'Eurotunnel
- 1.0 La taxe professionnelle sera calculée sur:
- 1.1 Actifs immobilisés représentant la partie française:
- 1.1.1 du tunnel et de la Section Commune
- 1.1.2 de la LCP-FR
- 1.1.3 du Terminal Français
- 1.2 Le tunnel et la Section Commune:
- a) Sur la base du Principe A,
- b) Affectés aux secteurs:
 01 Navettes
 02 Trains
- 1.3 LCP-FR:
- a) Attribuée en totalité aux Réseaux,
- b) Affectée au secteur:
 02 Trains
- 1.4 Terminal français:
- a) Sur la même base que le Terminal du Royaume-Uni, point DO1 (1.1),
- b) Affecté aux secteurs:
 01 Navettes
 02 Trains
 03 Activités annexes d'Eurotunnel
- 1.5 Matériel roulant d'Eurotunnel:
- a) Il sera affecté à Eurotunnel et affecté au secteur:
 01 Navettes
- 1.6 Salaires:
- a) L'affectation sera faite au prorata des dépenses des personnes en fonction de leurs activités (ainsi qu'il est exposé aux Sections A, C, E et F de ce document).
 01 Navettes
 02 Trains
 03 Activités annexes d'Eurotunnel
4. France
- 4.1 Taxe sous-marine
- 1.0 Taxe sous-marine:
- 1.1 Si cette taxe est payable, elle sera répartie entre Eurotunnel et les Réseaux sur la base du Principe A.
- 1.2 Les secteurs d'affectation finale seront:
 01 Navettes
 02 Trains

SECTION E — ENTRETIEN

E01	TUNNEL	<ol style="list-style-type: none">1. Structure des galeries principales (y compris les trottoirs)2. Structures des galeries de liaison qui relient les tunnels de circulation et les galeries de service3. Structure de la galerie de service4. Structure des rameaux de pistonnement	<p>1.0 Les coûts du tunnel seront affectés sur la base du Principe A.</p> <p>2.0 Les secteurs d'affectation finale seront:</p> <ul style="list-style-type: none">01 Navettes02 Trains
E02	INSTALLATIONS FIXES FERROVIAIRES	<ol style="list-style-type: none">1. Plateformes ou ballast2. Platelage3. Rail, aiguillages, croisement et fixations4. Quais des Navettes et structures annexes5. Meulage des rails, damage et revêtement	<p>1.0 Les coûts directs des installations fixes ferroviaires seront répartis géographiquement entre les sections individuelles des voies pour lesquelles ils ont été engagés, c'est-à-dire:</p> <ul style="list-style-type: none">001 Section Commune002 LCP-R.U.003 LCP-FR004 Terminal Eurotunnel (R.U.)005 Terminal Eurotunnel (FR) <p>1.1 Les coûts de gestion et les frais généraux relatifs à l'entretien seront répartis au prorata des coûts directs.</p> <p>1.2 Pour les sections de voies utilisées conjointement par Eurotunnel et les Réseaux, la base de répartition sera déterminée en fonction du nombre de Trains et de Navettes circulant, en tenant compte de leur vitesse, de leur poids et de leur charge à l'essieu.</p> <p>1.3 Les secteurs d'affectation seront:</p> <ul style="list-style-type: none">001 Section Commune attribuée aux secteurs:01 Navettes02 Trains002 LCP-R.U. pour: 02 Trains003 LCP-FR pour: 02 Trains004 Terminal Eurotunnel (R.U.) pour: 01 Navettes005 Terminal Eurotunnel (FR) pour: 01 Navettes
E03	ELECTRICITE ET MECANIQUE DU SYSTEME FERROVIAIRE	<ol style="list-style-type: none">1. Fournitures d'énergie	<p>1.0 Elles couvrent tous les coûts d'entretien relatifs à toutes les fournitures d'énergie dans le Lien Fixe.</p> <p>1.1 Ces coûts seront au départ affectés entre:</p> <ul style="list-style-type: none">1.1.1 Fourniture pour la traction ferroviaire.1.1.2 Refroidissement du système ferroviaire.1.1.3 Autres besoins du système ferroviaire.1.1.4 Terminaux au Royaume-Uni et en France (à l'exclusion des ateliers d'entretien).1.1.5 Ateliers d'entretien. <p>1.2 L'affectation et la répartition seront:</p> <ul style="list-style-type: none">1.2.1 traction ferroviaire: affectée conformément à l'énergie de Traction prévue en BO1

	répartie entre les secteurs: 01 Navettes 02 Trains
	1.2.2 Refroidissement du système ferroviaire: affecté conformément à l'énergie de Traction comme en B02 Point 1.2.2 réparti entre les secteurs: 01 Navettes 02 Trains
	1.2.3 Autres besoins du système ferroviaire: affecté conformément à la somme des dépenses des points B02 Point 1.2.3 et B02 Point 1.3
	1.2.4 Terminaux (R.U. et FR) affectés à Eurotunnel et répartis au secteur: 01 Navettes
	1.2.5 Ateliers d'entretien réparti sur la base du point B03 1.4 et réparti aux secteurs: 01 Navettes 02 Trains
2. Catenaires (y compris connection à la terre et liaison)	1.0 Les coûts seront affectés aux cinq secteurs géographiques et répartis comme suit: 001 Section Commune affectée sur la base du nombre réel de passages des Trains et des Navettes et répartie entre les secteurs: 01 Navettes 02 Trains 002 LCP-R.U. 003 LCP-FR tous deux affectés aux Réseaux et attribués au secteur: 02 Trains 004 Terminal Eurotunnel (R.U.) 005 Terminal Eurotunnel (FR) affectés à Eurotunnel et attribués au secteur: 01 Navettes
3. Refroidissement	1.0 Les coûts seront répartis en fonction de l'énergie utilisée pour le refroidissement en B02 Point 1.2.2.
4. Autres coûts d'entretien des parties électriques et mécanique du système ferroviaire, y compris du tunnel de service.	1.0 Ventilés tout d'abord entre les cinq secteurs géographiques puis affectés et répartis comme suit: 001 Section Commune Affectés sur la base du Principe A et répartis entre les secteurs: 01 Navettes 02 Trains 002 LCP-R.U. 003 LCP-FR tous attribués aux Réseaux et attribués au secteur: 02 Trains 004 Terminal Eurotunnel (R.U.) 005 Terminal Eurotunnel (FR) tous attribués à Eurotunnel et analysés par secteur: 01 Navettes

E04	SIGNALISATION ET TELE-COMMUNICATIONS DU SYSTEME FERROVIAIRE	<p>1. Signalisation et télécommunications liées à l'utilisation du système ferroviaire seulement</p> <p>1.1 y compris les coûts des centres de contrôle</p>	<p>1.0 Ceci couvre l'ensemble des coûts relatifs au système ferroviaire du Lien Fixe et sera ventilé au départ par secteurs géographiques:</p> <p>001 Section Commune 002 et 003 LCP-R.U. et LCP-FR 004 et 005 Terminaux d'Eurotunnel</p> <p>2.0 La base de répartition sera:</p> <p>2.1 001 Section Commune a) sur la base du Principe A b) attribués aux secteurs: 01 Navettes 02 Trains</p> <p>2.2 002 et 003 LCP-R.U. et LCP-FR a) pour les Réseaux b) attribués au secteur: 02 Trains</p> <p>2.3 004 et 005 Terminal d'Eurotunnel a) pour le système de Navette de Eurotunnel b) attribués au secteur: 01 Navettes</p>
E05	MAGASINS ET ATELIERS D'ENTRETIEN	1. Ateliers et magasins sur le site	<p>1.0 Les coûts seront au départ répartis par activités et ensuite affectés comme suit:</p> <p>1.1 Entretien des engins moteurs et du matériel roulant d'Eurotunnel attribué au secteur: 01 Navettes</p> <p>1.2 Entretien des installations fixes ferroviaires 1.2.1 attribués aux sections de voies particulières et ensuite répartis comme en E02.</p> <p>1.3 Entretien du Génie Civil (Terminaux) 1.3.1 Affectés à Eurotunnel et attribués au secteur: 01 Navettes</p> <p>1.4 Entretien des parties électriques et mécaniques 1.4.1 répartis et affectés comme en E03</p> <p>1.5 Entretien de la signalisation et des télécommunications 1.5.1 répartis et attribués comme en E04</p>
E06	SURETE, INCENDIE EQUIPEMENT DE SECOURS	<p>1. Ceci inclut l'ensemble des équipements dans les Terminaux et le système ferroviaire</p> <p>1.1 Ceci exclut les équipements à bord des Trains et Navettes</p>	<p>1. Les coûts de l'entretien de ces équipements seront affectés sur la même base que les dépenses courantes visées en Section C</p> <p>2. Analysés par secteurs:</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p>

SECTION F - GESTION ET CONTROLE DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES

F01	EXPLOITATION FERROVIAIRE, ORGANISATION ET SUPERVISION	1. Direction et personnel du site (à l'exception du personnel du siège) et coûts annexes 1.1 Coûts directement engagés par l'exploitation journalière du système ferroviaire	1.0 Les coûts seront affectés au départ entre les cinq secteurs géographiques et ensuite répartis et analysés comme suit: 001 Section Commune répartis sur la base du Principe A et ensuite affectés aux secteurs: 01 Navettes 02 Trains 002 LCP-R.U. 003 LCP-FR attribués aux Réseaux et affectés aux secteurs: 02 Trains 004 Terminal Eurotunnel (R.U.) 005 Terminal Eurotunnel (FR) attribués à Eurotunnel et affectés au secteur: 01 Navettes
F02	CENTRES DE CONTROLE	1. Personnel directement engagé dans l'exploitation journalière des centres, y compris le personnel adjoint 1.1 les centres de contrôle comprendront au Royaume Uni et en France: 1.1.1 contrôle des circulations ferroviaires 1.1.2 contrôle des Terminaux 1.1.3 surveillance et contrôle des équipements fixes	1.0 Les coûts relatifs aux centres de contrôle seront répartis et analysés de la même manière qu'en F01.

SECTION G — RENOUELEMENTS

Généralités

1. La base de répartition des coûts de renouvellement suivra les principes et les répartitions adoptés pour les coûts d'entretien.

2. Eurotunnel supportera seul les coûts de renouvellement dûs à des défauts de fournitures ou à des fautes de mise en oeuvre.

3. Dans le cas où d'autres fautes surviendraient et où l'équipement n'apparaîtrait pas comme non conforme et aurait passé les tests de qualité, les coûts de remplacement ou de remise en état seront partagés de la même façon que les coûts d'entretien.

4. Les Réseaux ne seront pas tenus de contribuer aux dépenses de renouvellement pour les structures de base des galeries de circulation ou de service puisqu'il est prévu qu'elles durent pendant toute la Durée de la Concession, à moins que ces renouvellements constituent des "renouvellements normaux" tels que définis ci-dessous.

4.1 Tous autres éléments désignés comme devant durer toute la période de Concession seront traités de la même manière qu'au Point 4 ci-dessus.

4.2 Ces éléments seront désignés régulièrement par accord entre les parties en référence aux meilleurs usages des voies principales des systèmes ferroviaires.

5. Dans la présente section un "renouvellement normal" à une date donnée est un renouvellement qui est considéré à cette date comme nécessaire par référence aux usages en vigueur pour les voies principales des systèmes ferroviaires et inclut l'entretien préventif.

6. Le coût total des renouvellements normaux attendus sera révisé annuellement ainsi que la date à laquelle ces renouvellements sont prévus.

7. Il sera établi (conformément aux principes énoncés aux paragraphes G01 à G08) pour chaque élément visé par les renouvellements normaux attendus et pour chaque année ou partie d'année (pondérée de façon adéquate prorata temporis) de la durée de vie opérationnelle dudit élément, la proportion, exprimée en pourcentage, du coût de renouvellement supporté par chaque partie.

8. Au cours de l'année durant laquelle le renouvellement est effectué, le coût de renouvellement réel sera réparti et supporté par chacune des parties, en proportion de la somme des pourcentages établis suivant le paragraphe 7 ci-dessus durant chaque année ou partie d'année de la durée de vie opérationnelle de l'élément concerné.

9. Les stipulations des paragraphes 7 et 8 ci-dessus seront appliquées ainsi qu'il est expliqué dans l'exemple qui suit:

a) à supposer qu'un élément ait une durée de vie opérationnelle de quatre (4) années et six (6) mois, à la fin de laquelle il sera renouvelé pour un coût d'un (1) million de francs français;

b) à supposer encore que, durant les cinq (5) années au cours desquelles ledit élément est utilisé, la répartition appropriée des coûts appropriés entre les parties (conformément aux principes énoncés aux paragraphes G01 à G08) est la suivante:

Année	Réseaux	Eurotunnel
	%	%
1	40	60
2	30	70
3	70	30
4	50	50
5	50	50

c) la somme des pourcentages attribuable aux Réseaux (y compris la pondération adéquate pour ce qui concerne les six (6) derniers mois) représente 215 et 235 pour Eurotunnel;

d) En conséquence, la part des Réseaux au coût de remplacement sera en francs français:

$$1 \text{ million} \times \frac{215}{450} = 478.000$$

et la part d'Eurotunnel sera en francs français:

$$1 \text{ million} \times \frac{235}{450} = 522.000$$

G01 TUNNEL

1. Eléments à l'intérieur des tunnels de circulation et de service, les galeries de liaison et les rameaux de pistonement à l'exclusion des structures de base

1.0 Les coûts seront affectés:

1.1 sur la base du Principe A

2.0 Les secteurs d'affectation finale seront:

01 Navettes

02 Trains

G02 INSTALLATIONS FIXES FERROVIAIRES

1. Plateformes ou ballast, structure des rails aiguillages, croisements et fixations

1.0 Les coûts seront affectés initialement aux secteurs:

001 Section Commune

002 et 003 LCP-R.U. et LCP-FR

004 et 005 Terminaux d'Eurotunnel

2.0 Le coût sera affecté de la manière suivante:

2.1 Section Commune

a) la répartition entre Eurotunnel et les Réseaux sera établie sur la même base que la répartition des coûts d'entretien prévue en E02.

b) les secteurs d'affectation finale seront:

01 Navettes

02 Trains

2.2 002 et 003 LCP-R.U. et LCP-FR

a) les coûts seront affectés à:

02 Trains

2.3 Terminaux d'Eurotunnel

a) les coûts seront affectés à:

01 Navettes

2. Quais des Navettes et structures annexes

2.0 Entière affectation à Eurotunnel, au secteur:

01 Navettes

G03	CATENAIRES	1. Equipement de la catenaire et support	<p>1.0 Les coûts seront initialement affectés aux secteurs:</p> <p>001 Section Commune 002 et 003 LCP-R.U. et LCP-FR 004 et 005 Terminaux d'Eurotunnel</p> <p>2.0 Les coûts seront répartis de la manière prévue à la Section E03 Point 2 (1.0)</p> <p>3.0 Affectés aux secteurs:</p> <p>01 Navettes 02 Trains</p>
G04	FOURNITURES D'ENERGIE	<p>1. Installations de fournitures d'énergie des compagnies d'électricité à la sous-station d'Eurotunnel</p> <p>2. Installations de fournitures d'énergie à la catenaire</p> <p>3. Autres installations de fournitures d'énergie pour le système ferroviaire et le tunnel</p> <p>4. Autres fournitures d'énergie à l'intérieur du système du Lien Fixe</p>	<p>1. Affectées de la même manière que l'énergie visée aux Sections B01, BO2 et B03.</p> <p>2.0 Affectées aux secteurs:</p> <p>01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel</p> <p>1.0 Affectées de la même manière que les coûts d'entretien visés en E03 Point 2 (1.0)</p> <p>2.0 Affectées aux secteurs:</p> <p>01 Navettes 02 Trains</p> <p>1.0 Affectées initialement aux secteurs:</p> <p>1.1 Refroidissement 1.2 Autres</p> <p>2.0 Affectation de la même manière que les coûts d'entretien, comme suit: 2.1 Refroidissement - E03 Point 3. 2.2 Autres - E03 Point 4.1.0</p> <p>3.0 Affectées principalement aux secteurs:</p> <p>01 Navettes 02 Trains</p> <p>1.0 Les autres fournitures d'énergie sont relatives aux Terminaux et sont en conséquence attribuées en totalité à Eurotunnel</p> <p>2.0 Affectés au secteur:</p> <p>01 Navettes</p>
G05	SIGNALISATION ET TELECOMMUNICATIONS	1. Tout équipement de signalisation et de télécommunication en vue de l'exploitation du système ferroviaire à l'intérieur du Lien Fixe y compris les centres de contrôle français et britannique	<p>1.0 Affectés de la même manière que les coûts d'entretien au paragraphe E04</p> <p>2.0 Affectés aux secteurs:</p> <p>01 Navettes 02 Trains</p>
G06	ELECTRICITE ET MECANIQUE	1. Tous équipements électriques et mécaniques à l'intérieur du système ferroviaire	<p>1.0 Les coûts seront d'abord analysés par secteurs:</p> <p>1.1 Equipements de refroidissement 1.2 Tous autres équipements (système ferroviaire) 1.3 Tous autres équipements (Terminaux, à l'exception des ateliers d'entretien) 1.4 Ateliers d'entretien</p> <p>2.0 L'affectation sera faite de la manière suivante:</p> <p>2.1 Equipements de refroidissement:</p> <p>a) de la même manière que les coûts d'entretien visés au paragraphe E03 Point 3.(1.0)</p>

		2.2 Tous autres équipements (système ferroviaire): a) de la même manière que les coûts d'entretien visés au paragraphe E03 Point 4 (1.0) 2.3 Tous autres équipements (Terminaux à l'exception des ateliers d'entretien): a) la totalité à Eurotunnel. 2.4 Ateliers d'entretien a) les coûts seront répartis de la même manière qu'en E05 2.5 Les coûts visés ci-dessus seront affectés aux secteurs: 01 Navettes 02 Trains
	2. Système de transport de la galerie de service	1. Tous les coûts sur la base des coûts d'entretien, c'est-à-dire: 1.1 sur la base du Principe A 2.0 Affectés aux secteurs: 01 Navettes 02 Trains
G07	SECURITE, INCENDIE, ET SECOURS	1. Tout équipement à l'intérieur du Lien Fixe 1.0 Les coûts seront répartis de la même manière que les coûts d'entretien visés au paragraphe E06 2.0 Affectés aux secteurs: 01 Navettes 02 Trains 03 Activités annexes d'Eurotunnel
G08	TRAINS DE SECOURS ET D'ENTRETIEN	1. Trains d'entretien et de secours et équipement d'appui 1.0 Chaque élément des équipements principaux sera identifié séparément avec l'utilisation qui en est faite. 2.0 L'affectation des dépenses entre les trois activités sera faite en fonction de l'utilisation de l'équipement principal pris dans son ensemble.

PARAGRAPHE H — ASSURANCES

H01 ASSURANCES D'EUROTUN-
NEL Ceci comprend:

- 1.1 Assurance aux tiers
- 1.2 Tous risques
- 1.3 Assurances employeurs
- 1.4 Autres assurances

1. Il est reconnu que la disponibilité et le coût réel des assurances sur le marché ne seront connus qu'à une date plus proche de la Date d'Ouverture.

2. En conséquence, les parties se rencontreront à un moment approprié préalablement à la Date d'Ouverture afin de se mettre d'accord sur le type et le niveau d'assurances à souscrire, en reconnaissant les principes décrits sommairement ci-dessous.

3. Un Accord Particulier sera conclu entre les parties au sujet des assurances lors de la période de mise en service et toutes autres périodes préalablement à la Date d'Ouverture.

4. Les Réseaux paieront la proportion de l'assurance responsabilité civile des Concessionnaires qui consistera en la différence entre le coût réel et le coût qui aurait été supporté si les Concessionnaires avaient pu obtenir une renonciation effective intégrale de la part des Réseaux, des Voyageurs, des employés des Réseaux (et toutes autres personnes similaires, mentionnées à l'Article 18.2(ii)) et toutes personnes intéressées à leurs activités de fret ou tous autres intérêts dérivant des Trains y compris celles mentionnées à l'Article 18.2(i)(b).

5. Les coûts des assurances mentionnées à l'Article 19.1 de la présente Convention seront supportés à hauteur de 49 % par les Réseaux et à hauteur de 51 % par les Concessionnaires.

6. Toutes autres assurances seront payées par les Concessionnaires.

ANNEXE VI

CHARGES D'UTILISATION

	Tranche de trafic (en millions par an)	Unités de Compte
A. Péage de Voyageurs		
pour chaque Voyageur entre	0-12 (inclus)	3.5
pour chaque Voyageur entre	12-16 "	3.0
pour chaque Voyageur entre	16-18 "	2.5
pour chaque Voyageur entre	18-19 "	2.0
pour chaque Voyageur entre	19-20 "	1.5
pour chaque Voyageur entre	20 et plus	1.0
B. Péage des Marchandises (Pas en Vrac)		
pour chaque Tonne de Marchandises entre	0-4 (inclus)	3.0
"	4-5 "	2.5
"	5-6 "	2.0
pour chaque Tonne de Marchandises excédant	6	1.5
C. Péages des Marchandises en Vrac		
pour chaque tonne de Marchandises en Vrac entre	0-3 (inclus)	1.0
"	3-4 "	0.75
pour chaque tonne de Marchandises en Vrac excédant	4	0.25
D. Charges d'Utilisation Fixes Annuelles	7 millions Unités de Compte par an	

Notes:

1. Les Péages par Unité de Trafic, les Charges d'Utilisation Fixes Annuelles et les tranches de trafic ci-dessus s'appliquent au transport effectué pendant l'année au cours de laquelle la Date d'Ouverture Prévues survient.

2. (i) Les limites de tranches de trafic indiqués ci-dessus seront, pour toute Période Comptable inférieure à une année, multipliées par $\frac{x}{365}$, "x" étant le nombre jours compris dans ladite Période Comptable.

(ii) Le Péage par Unité de Trafic de chaque Type applicable à chaque année suivant celle durant laquelle la Date d'Ouverture Prévues survient et le montant des Charges d'Utilisation Fixes Annuelles applicable à chacune de ces années seront respectivement, sous réserve du paragraphe (iii), 98.9 % du Péage par Unité de Trafic de ce Type applicable à l'année immédiatement précédente et du montant des Charges d'Utilisation Fixes Annuelles applicable à ladite année précédente.

(iii) Si la Date d'Ouverture Prévues ne survient pas le 1er janvier, le Péage par Unité de Trafic de chaque Type et le montant des Charges d'Utilisation Fixes Annuelles applicables à l'année suivant celle durant laquelle la Date d'Ouverture Prévues survient seront égaux à $\left(100 - \frac{1.1 \times n}{365}\right)\%$ du chiffre mentionné

dans la colonne correspondante, "n" étant le nombre de jours à partir de la Date d'Ouverture Prévues (incluse) jusqu'au 31 décembre (inclus) de l'année durant laquelle elle survient.

3. (i) Le 1er janvier de l'année suivant celle durant laquelle la Date d'Ouverture Prévues survient, les limites des tranches de trafic indiquées ci-dessus seront augmentées selon les pourcentages suivants:

Type de Trafic	Pourcentage
- Voyageurs	$\frac{2 \times n}{365}$
- Marchandises	$\frac{3 \times n}{365}$
- Marchandises en Vrac	$\frac{2.5 \times n}{365}$

"n" étant le nombre de jours entre la Date d'Ouverture Prévue (incluse) et le 31 décembre (inclus) de l'année durant laquelle elle survient.

(ii) Le 1er janvier de chacune des quatorze (14) années suivant celle mentionnée au paragraphe (i), les limites des tranches de trafic seront égales à 102 % (dans le cas des Voyageurs), 103 % (dans le cas des Marchandises) et 102,5 % (dans le cas des Marchandises en Vrac) de ce qu'elles étaient respectivement l'année immédiatement précédente (ou de ce qu'elles auraient dû être si la Note 2 (i) n'avait pas été applicable).

(iii) Si la Date d'Ouverture Prévue ne survient pas le 1er janvier, les limites des tranches de trafic seront augmentées le 1er janvier de l'année suivant la dernière année mentionnée au paragraphe (ii), selon les pourcentages suivants (et resteront constantes ultérieurement):

Type de Trafic	Pourcentage
- Voyageurs	$\frac{2 \times (365 - n)}{365}$
- Marchandises	$\frac{3 \times (365 - n)}{365}$
- Marchandises en Vrac	$\frac{2.5 \times (365 - n)}{365}$

"n" étant le nombre de jours entre la Date d'Ouverture Prévue (incluse) et le 31 décembre (inclus) de l'année durant laquelle elle survient.

4. Par ailleurs, les Péages applicables par Voyageur seront augmentés de 20 % pour la seconde Période Comptable durant laquelle les Réseaux exploitent des services commerciaux réguliers de Trains de Voyageurs ou pour toute Période Comptable ultérieure dès lors que pendant ladite Période Comptable:

- (i) moins de 75 % de Trains de Voyageurs sont des Trains à Grande Vitesse; et
- (ii) le nombre total de Voyageurs transportés par Trains dans le Lien Fixe est inférieur à 75 % du nombre prévu, pour l'année correspondant à (ou comprenant) cette Période Comptable par la plus récente Prévision de Trafic Convenue, révisée sur la base de l'hypothèse de services de Trains à Grande Vitesse (si cette hypothèse n'est pas déjà prise en compte) et ajustée:
 - (a) si ladite Période Comptable est inférieure à une année, en multipliant la Prévision de Trafic par $\frac{x}{365}$, "x" étant le nombre de jours compris dans ladite Période Comptable et
 - (b) pour prendre en compte prorata temporis toutes périodes d'indisponibilité, de non-utilisation ou d'interruption mentionnées à l'Article 7.5 (vi).

5. (i) Il ne sera dû aucun Péage pour les bagages, colis, journaux ou autres marchandises analogues appartenant aux Voyageurs ou transportées dans les compartiments à bagage ordinaires ou dans les fourgons à bagage des Trains de Voyageurs.

(ii) Lorsque lesdites marchandises ou bagages sont transportés dans un fourgon ou un wagon spécial rattaché à un Train de Voyageurs ou un Train de Marchandises transportant principalement d'autres marchandises, les Péages seront dus suivant le régime des marchandises autres que les Marchandises en Vrac.

(iii) Au cas où les paragraphes (i) et (ii) ne s'appliqueraient pas, des Péages séparés seront dûs pour ces marchandises et bagages et feront l'objet d'un Accord Particulier qui devra fixer un montant pour le Train donné envisagé dans son ensemble dans les cas appropriés.

6. Le trafic "Kangourou" (wagons portant des semi-remorques) ou "Piggy Back" ou tout autre trafic similaire:

- (i) sera soumis au paiement des Péages suivant le régime applicable aux Marchandises dans la mesure où la provenance et la destination de la partie ferroviaire du voyage sont toutes deux à plus de 75 km des terminaux du Lien Fixe; et,
- (ii) dans le cas contraire, ledit trafic sera soumis au paiement de Péages séparés qui devront être fixés par un Accord Particulier fondé sur le principe que de tels Péages seront établis sur des bases comparables aux tarifs payés par des entreprises routières empruntant les Navettes remettant un trafic d'importance similaire, en déduisant de ces tarifs le coût des moyens de production que les Concessionnaires n'auront pas alors à mettre en oeuvre (exploitation, entretien, charges d'amortissement et charges financières relatives au matériel Navettes et aux installations terminales) du fait de leur prise en charge par les Réseaux.

7. Les Péages ci-dessus ont été négociés de bonne foi sur le fondement qu'ils forment une structure de péage cohérente dans son ensemble et toute révision d'un élément individuel doit s'intégrer dans cet ensemble, étant entendu que les parties n'envisagent pas une telle révision.

ANNEXE VII

REDUCTION DES CHARGES D'UTILISATION

PARTIE A:

1. (i) Les Charges d'Utilisation dues pour chaque Période Comptable font l'objet d'une réduction conformément aux dispositions indiquées ci-après.
(ii) Le montant de toute réduction est désignée par l'expression : "Réduction des Charges d'Utilisation".
2. (i) Afin d'enregistrer le montant maximum cumulé de la Réduction des Charges d'Utilisation relatif à chaque Période Comptable, deux comptes-memorandum (les "Comptes de Versements Excédentaires") seront créés entre les Réseaux et les Concessionnaires pour la Période Comptable considérée désignés respectivement le "Compte de Versements Excédentaires en francs français" et le "Compte de Versements Excédentaires en livres sterling".
(ii) Un montant égal à 20 % de la partie en francs français et 20 % de la partie en livres sterling de chaque Paiement d'Utilisation Provisionnel seront, au moment où le paiement est effectué, crédités respectivement au Compte de Versements Excédentaires en francs français et au Compte de Versements Excédentaires en livres sterling.
(iii) (a) Chaque montant crédité dans un Compte de Versements Excédentaires portera intérêt pour la durée de la période commençant à la date à laquelle il a été crédité et finissant à la Date de Paiement Provisionnel la plus proche, et ainsi de suite pour chaque période suivante de Date de Paiement Provisionnel en Date de Paiement Provisionnel ou bien à la date à laquelle la Réduction des Charges d'Utilisation est payée si elle survient plus tôt.
(b) Les intérêts courront pour chacune des périodes considérées au Taux d'Intérêt applicable à cette période.
(c) Les intérêts courus sur le solde créditeur d'un Compte de Versements Excédentaires pendant chacune des Périodes considérées seront portés au crédit de ce compte à la fin de cette période.
(iv) Lorsqu'un Ajustement des Charges d'Utilisation est payé par les Concessionnaires aux Réseaux ou par les Réseaux aux Concessionnaires, le solde des Comptes de Versements Excédentaires sera ajusté:
 - (a) dans le cas où le paiement est effectué par les Réseaux, en créditant 20 % de la partie en francs français et 20 % de la partie en livres sterling de ce paiement respectivement au Compte de Versements Excédentaires en francs français et au Compte de Versements Excédentaires en livres sterling.
 - (b) dans le cas où le paiement est effectué par les Concessionnaires, en déduisant du solde créditeur du Compte de Versements Excédentaires en francs français et au Compte de Versements Excédentaires en livres sterling respectivement 20 % de la partie en francs français et 20 % de la partie en livres sterling.
3. (i) La Réduction des Charges d'Utilisation sera calculée pour la Période Comptable correspondant à la troisième année après celle durant laquelle la Date d'Ouverture Prévue survient ou, si la Date d'Ouverture Prévue survient après le 30 septembre d'une année quelconque, ladite Réduction des Charges d'Utilisation sera calculée pour la Période Comptable correspondant à la quatrième année après celle durant laquelle elle survient et pour chacune des Périodes Comptables suivantes.
(ii) Le montant de l'Excédant de solde de Trésorerie disponible pour réduire les Charges d'Utilisation afférentes à Chaque Période Comptable est égal à:
 - (a) 25 % de l'Excédent de solde des Flux de Trésorerie pour cette Période Comptable, calculé en francs français conformément au paragraphe 8(vi) ci-dessous le "Solde de Trésorerie Disponible en francs français"), plus
 - (b) 25 % de l'Excédent de solde des Flux de Trésorerie pour cette Période Comptable, calculé en livres sterling conformément au paragraphe 8(vi) ci-dessous le "Solde des Flux de Trésorerie Disponible en livres sterling").
4. (i) La Réduction des Charges d'Utilisation pour une Période Comptable donnée est égale à la somme de:
 - (a) le plus petit des deux montants suivants : le montant du Solde des Flux de Trésorerie Disponible en francs français ou le solde du Compte de Versements Excédentaires en francs français à la date à laquelle la Réduction des Charges d'Utilisation est payée

plus

- (b) le plus petit des deux montants suivants : le montant du Solde des Flux de Trésorerie Disponible en livres sterling ou le solde du Compte de Versements Excédentaires en livres sterling à la date à laquelle la Réduction des Charges d'Utilisation est payée.
- (ii) Le montant de la Réduction des Charges d'Utilisation afférente à une Période Comptable devra être payé par les Concessionnaires aux Réseaux au plus tard le troisième Jour Ouvrable du quatrième mois suivant la date d'expiration de cette Période Comptable ou au cas où toutes les informations nécessaires à son calcul ne sont pas disponibles, le cinquième Jour Ouvrable suivant le jour où toutes ces informations sont disponibles ou auraient pu être disponibles en l'absence de faute des Concessionnaires.
- (iii) Lorsque la Réduction des Charges d'Utilisation due pour une Période Comptable considérée est payée, les soldes des Comptes de Versements Excédentaires créés pour cette Période Comptable sont annulés.

ANNEXE VII

REDUCTION DES CHARGES D'UTILISATION

PARTIE B:

5. (i) Dans cette Annexe "Solde des Flux de Trésorerie" signifie pour chaque année civile:
Les recettes brutes (sans tenir compte des Réductions des Charges d'Utilisation) plus les subventions (en capital ou recettes)
moins
Les Coûts d'Exploitation plus les dépenses d'investissement plus les Charges Fiscales Notionnelles
- (ii) Les montants qui doivent être pris en compte dans le calcul du Solde des Flux de Trésorerie pour chaque année civile sont ceux et seulement ceux qui ont été reçus ou payés après le 1er janvier 1986 et qui sont affectables au projet "considéré isolément", c'est-à-dire à la construction et à l'exploitation des Lignes Continentales Principales en France et en Grande Bretagne telles que définies à l'Annexe V et des installations du Lien Fixe qui sont à l'intérieur des barrières de péages établies par les Concessionnaires ainsi que les installations comparables se trouvant au dépôt de dédouanement d'Ashford, y compris les montants qui peuvent être proprement rattachés à ce projet même s'ils se matérialisent en dehors dudit territoire.
- (iii) Les dépenses d'investissements, recettes brutes, subventions et Coûts d'Exploitation devront être pris en compte l'année civile durant laquelle ils ont été reçus ou payés.
- (iv) Les "Charges Fiscales Notionnelles" sont les charges fiscales que les Concessionnaires auraient dû payer au titre d'une année (que ces paiements soient relatifs à des charges fiscales afférentes à des années antérieures ou postérieures) si les recettes et les dépenses des Concessionnaires étaient celles qui sont prises en compte pour le calcul du Solde des Flux de Trésorerie, en ne prenant délibérément pas en compte les montants des revenus, bénéfices, gains, déductions, amortissements, avantages provenant d'activités des Concessionnaires, autres que ceux visés au paragraphe (ii) ci-dessus.
6. Le Solde des Flux de Trésorerie sera calculé à la fois en francs français et en livres sterling, à cet effet:
- (a) tous les montants qui ne sont pas payés ou reçus en francs français seront convertis en francs français au taux de change pour l'achat comptant de francs français avec la devise concernée, coté par le Crédit Lyonnais, à, ou aux alentours de 11 heures, heure de Paris, le 30 juin de l'année pour laquelle le calcul est effectué (ou, si ce jour n'est pas un Jour Ouvrable, le prochain Jour Ouvrable) ou, si le taux visé plus haut n'est pas disponible, le taux le plus proche dudit taux au jour et à l'heure donnée;
- le solde de ces montants convertis en francs français sera cumulé avec le solde des montants directement payés ou reçus en francs français pendant la même Période Comptable.
- (b) tous les montants qui ne sont pas payés ou reçus en livres sterling seront convertis en livres sterling au taux de change pour l'achat comptant de livres sterling avec la devise concernée, coté par la Westminster Bank Plc, à, ou aux alentours de 11 heures, heure de Londres, le 30 juin de l'année pour laquelle le calcul est effectué (ou, si ce jour n'est pas un Jour Ouvrable, le prochain Jour Ouvrable) ou, si le taux visé plus haut n'est pas disponible, le taux le plus proche dudit taux au jour et à l'heure donnée;
- le solde de ces montants convertis en livres sterling sera cumulé avec le solde des montants directement payés ou reçus en livres sterling pendant la même Période Comptable.
7. Afin de calculer le "Solde des Flux de Trésorerie après Déflation" pour une année donnée:
- (a) les soldes en francs français et en livres sterling obtenus au titre du paragraphe 6 seront ramenés aux prix de décembre 1984/janvier 1985 en se référant aux indices applicables pour le mois de juin de l'année pour laquelle le calcul est effectué, et généralement conformément, mutatis mutandis, aux dispositions de l'Article 9.7; et,
- (b) les dépenses d'investissements postérieures à l'année durant laquelle la Date d'Ouverture Prévue survient seront réaffectées en montants égaux à l'année au cours de laquelle elles ont été payées et aux neuf (9) années ultérieures (ou la durée restante de la Concession, si elle est inférieure).
8. (i) Si le Solde des Flux de Trésorerie après Déflation pour une année, prenant en compte le Solde Ajusté des Flux de Trésorerie après Déflation pour toutes les années précédentes, est supérieur à celui qui aurait été exigé afin que le projet "considéré isolément" ait, pour l'ensemble de la période débutant le 1er janvier 1986 et finissant à la fin de cette année, un taux de rentabilité interne égal à celui indiqué pour ladite année dans la Partie C de cette Annexe, la différence correspond à l'"Excédent de Solde des Flux de Trésorerie après Déflation".

- (ii) Le "Solde Ajusté des Flux de Trésorerie après Déflation" est égal, pour chaque année pour laquelle il y a un Excédent de Solde de Flux de Trésorerie après Déflation, au Solde des Flux de Trésorerie après Déflation moins l'Excédent du Solde des Flux de Trésorerie après Déflation pour cette année.
- (iii) Afin de déterminer le taux interne de rentabilité du projet "considéré isolément", tous les Soldes des Flux de Trésorerie après Déflation seront considérés comme étant survenus le 30 juin de chaque année.
- (iv) L'Excédent de Solde des Flux de Trésorerie après Déflation pour chaque année sera calculé à la fois en francs français et en livres sterling.
- (v) L'Excédent de Solde des Flux de Trésorerie pour chaque année est égal à l'Excédent de Solde des Flux de Trésorerie après Déflation de cette année augmenté, conformément aux stipulations de l'Article 9.7, par référence au dernier indice publié le troisième Jour Ouvrable précédant la date à laquelle la Réduction des Charges d'Utilisation est payée. Un ajustement approprié sera pratiqué aussitôt que possible après publication de l'indice applicable pour le mois durant lequel la réduction des Charges d'Utilisation est payée.
- (vi) L'Excédent de Solde des Flux de Trésorerie sera calculé à la fois en francs français et en livres sterling.

ANNEXE VII**REDUCTION DES CHARGES D'UTILISATION****PARTIE C:****PREVISION DES TAUX DE RENTABILITÉ INTERNE (TRI)**

ANNEE CALENDRAIRE	TRI PREVU	ANNEE CALENDRAIRE	TRI PREVU
01	—	23	7.106
02	—	24	7.269
03	—	25	7.413
04	(16.211)	26	7.544
05	(11.238)	27	7.660
06	(7.669)	28	7.765
07	(4.867)	29	7.858
08	(2.727)	30	7.937
09	(1.006)	31	8.013
10	0.381	32	8.079
11	1.517	33	8.142
12	2.515	34	8.195
13	3.317	35	8.244
14	4.002	36	8.289
15	4.578	37	8.331
16	5.064	38	8.368
17	5.503	39	8.402
18	5.869	40	8.432
19	6.189	41	8.461
20	6.458	42	8.487
21	6.702	43	8.511
22	6.915	44	8.532
		45	8.551
		46	8.568
		47	8.584
		48	8.598
		49	8.610
		50	8.622

L'Année n° 1 est celle durant laquelle la Date d'Ouverture Prévue survient.

ANNEXE VIII

PARTIE A:

DOCUMENTATION HORAIRE

1. Sillon de référence

Les Concessionnaires et les Réseaux établiront un sillon de référence pour les Navettes et chaque type de Trains utilisant le Lien Fixe (son "Sillon de Référence"). Ce Sillon de Référence sera basé sur le temps requis par les Navettes et chaque type de Train pour traverser le Lien Fixe dans des conditions normales, compte tenu des critères techniques suivants:

- (i) Tracé et profil de la voie ferrée ;
- (ii) Vitesse limite du Train ou de la Navette ;
- (iii) Limitation de vitesse à l'entrée, à l'intérieur et à la sortie du Lien Fixe ;
- (iv) Type, puissance, caractéristiques de traction et de freinage de la locomotive ;
- (v) Masse, longueur et caractéristiques de freinage du matériel remorqué ;
- (vi) Résistance à l'avancement ;
- (vii) Arrêts éventuels des Trains à Fréthun ou à Dolland's Moor ;
- (viii) Marge de régularité de 5 % incluse dans le Sillon de Référence, établie conformément aux paragraphes (i) à (vii) ci-dessus ;

Les Sillons de Référence ainsi déterminés permettront d'établir les horaires des différents types de Trains ou de Navettes, conformément aux points de référence du paragraphe 2 ci-après.

2. Points de référence

Les points de références identifiés par leur distance en kilomètres sont:

- gare de Fréthun voyageurs ou marchandises ou terminal des Navettes ;
- l'aiguille de convergence entre les voies du Réseau et la Section Commune ;
- chaque traversée jonction sur la Section Commune ;
- l'aiguille de divergence entre les voies de la Section Commune et celles des Réseaux ;
- Dollands Moor ou le terminal des Navettes.

Les horaires devront être calculés dans chaque direction pour le sens de circulation normal ainsi que pour les voies banalisées en ce qui concerne les Trains ou Navettes empruntant les traversées jonctions durant la période d'entretien quand la banalisation est en service.

ANNEXE VIII

PARTIE B:

DOCUMENT HORAIRE

Les principes qui président à l'élaboration du service horaire sont les suivants:

1. Les Concessionnaires en coopération avec les Réseaux devront établir les Documents Horaires (et les Documents Horaires prévisionnels) en tenant compte essentiellement des points suivants:
 - (i) Les contraintes techniques de l'infrastructure du Lien Fixe et des zones limitrophes;
 - (ii) Le besoin des Concessionnaires d'assurer un service de Navettes fréquent, efficace et compétitif ;
 - (iii) Le souhait des Réseaux de faire passer des Trains des différents types autorisés à des intervalles fréquents ;
 - (iv) La nécessité de l'utilisation par les Réseaux de Sillons Standards consécutifs à différents moments de chaque Heure ;
 - (v) L'objectif des 2 parties d'assurer leur trafic dans les meilleures conditions commerciales et économiques.
2. Il sera divisé en un service d'hiver et en un service d'été dont les dates limites seront fixées par la CEH et le CEM.
3. Les Concessionnaires et les Réseaux devront d'abord déterminer ensemble les périodes de pointe valables pour ce service horaire, aussi bien en termes de jours ou fractions de jours que de période saisonnière. Les parties feront toutes diligences pour s'entendre sur les schémas d'exploitation concernant ces périodes de pointe, en tenant compte de leurs besoins respectifs. En établissant un horaire pour l'entrée des trains à chaque extrémité de la Section Commune, les Concessionnaires après consultation avec les Réseaux, tenteront de concilier les exigences opérationnelles, commerciales et de compétitivité de chaque partie. Si cela est nécessaire pour une meilleure utilisation de la Section Commune, les parties aligneront, autant que possible, le passage des Trains et des Navettes sur le Sillon Standard.
4. Les parties envisageront les modalités selon lesquelles les Concessionnaires pourraient accepter, à leur convenance, que les Réseaux bénéficient, à l'heure de pointe, de la capacité du Lien Fixe au-delà de celle à laquelle ils ont droit en vertu de l'Article 6.
5. En ce qui concerne les Trains de Marchandises circulant à 100 Km/h sauf accord contraire, les Réseaux auront le droit de faire circuler au moins un tel Train de Marchandises par heure, à la vitesse de 100 km/h sur la plus grande partie de la Section Commune, dans chaque sens dans le Lien Fixe, mais s'il y en a plus d'un, et si la nécessité d'utilisation de la capacité le commande, ils occuperont des sillons contigus. Toutefois les Réseaux s'efforceront, lorsque les conditions commerciales, de concurrence ou de correspondance entre triages le permettront, de faire circuler les Trains de Marchandises à 100 km/h uniquement pendant les heures creuses.
6. Les Réseaux auront le droit de faire circuler un Train de Marchandises par jour à une vitesse comprise entre 80 et 100 km/h à une heure mutuellement acceptable.
7. Le sillon attribué à chaque Train ou Navette doit lui permettre de respecter son Sillon de Référence normal sur la longueur de la Section Commune.
8. Dans la mesure du possible, les Trains de Voyageurs seront considérés comme prioritaires sous réserve que la fréquence des Navettes soit respectée.
9. Le Document Horaire inclura les catégories suivantes de Trains et de Navettes:
 - (i) Trains et Navettes circulant pendant toute la période de validité du Document Horaire ;
 - (ii) Trains et Navettes circulant durant les périodes limitées décidées à l'avance ;
 - (iii) Trains ou Navettes facultatifs, le cas échéant. Ces Trains facultatifs seront exploités par les Réseaux dans leur sillon attribué sans accord préalable des Concessionnaires, sous réserve que l'annonce de la circulation de ces Trains aux centres de contrôle des Concessionnaires soit faite par les Réseaux le plus tôt possible et en tout cas au moins 24 heures avant leur heure d'entrée sur la Section Commune prévue dans le Document Horaire.
10. Les parties s'efforceront d'entamer et d'achever chaque étape de l'élaboration du Document Horaire dans des délais permettant de tenir compte des besoins de chaque partie.

11. Modifications apportées aux Documents Horaires:
 - (i) Des modifications peuvent être apportées par les Concessionnaires aux horaires prévus dans l'année considérée à leur convenance en ce qui concerne les Navettes et avec l'accord des Réseaux dès lors que la programmation des Trains en serait affectée.
 - (ii) Toutes les demandes de modifications formulées par les Réseaux seront faites auprès du poste de commandement des Concessionnaires dès qu'elles seront prévues.
12. Les Réseaux ont le droit, sans l'accord des Concessionnaires:
 - (i) de supprimer un ou plusieurs Trains ou;
 - (ii) en application de l'Article 6.7, de substituer à des Trains programmés comme définis au paragraphe 15 ci-dessous d'autres Trains dans la mesure où ils utilisent au plus les mêmes Sillons Standards.

Les Réseaux informeront dès que possible les Concessionnaires de telles modifications.

13. Toute modification effectuée avec un préavis au moins égal à 24 heures avant l'heure d'arrivée programmée sur la Section Commune sera dénommée "modification prévisible".

14. Toute modification autre que prévisible sera dénommée "modification opérationnelle".

15. Les Trains ou Navettes dont la circulation est prévue dans l'Horaire ou par une modification prévisible sont dénommés Trains ou Navettes "programmés".

16. Des modifications peuvent être apportées en réponse aux demandes formulées par les Réseaux concernant un Train qu'il s'agisse de le retarder ou de l'avancer, ou encore de permettre la circulation d'un Train supplémentaire.

17. Les demandes de modification prévisible pourront être réalisées individuellement par les Concessionnaires en:

- (i) insérant un nouveau sillon dans le cadre des sillons existants sans remettre en cause les sillons contigus existants, à moins d'un accord des Réseaux ou
- (ii) modifiant l'Horaire d'un ou plusieurs Trains ou Navettes, notamment, mais pas exclusivement, lorsque des travaux sont effectués dans la Section Commune, ou sur les voies des Réseaux à proximité du Lien Fixe.

18. Les demandes de modifications opérationnelles seront considérées individuellement, en fonction des sillons restant disponibles. De telles demandes formulées par les Réseaux devront recevoir une réponse du centre de contrôle des Concessionnaires dans un délai maximum de deux heures.

19. Lorsque les Réseaux demandent un plus grand nombre de sillons que ceux prévus dans le Document Horaire, les Concessionnaires peuvent attribuer des sillons supplémentaires dans la mesure de leur disponibilité. Les Concessionnaires utiliseront comme ils l'entendent tout sillon non attribué ou non encore attribué à des Trains programmés. Toutefois, dans l'hypothèse où les Réseaux auraient besoin d'un plus grand nombre de sillons durant une Heure pour laquelle leur part de capacité n'a pas été totalement programmée dans le Document Horaire et, dans la mesure où ils ne dépassent pas ainsi le nombre de sillons auxquels ils ont droit, les Concessionnaires s'efforceront de donner une suite favorable à leur demande.

20. Pendant les périodes de pointe occasionnelles non programmées dans le Document Horaire, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, il pourra être nécessaire de faire circuler des Trains ou Navettes supplémentaires. Dans ce cas, pour faciliter cette insertion:

- (i) les Concessionnaires et les Réseaux s'efforceront que la capacité de passage dans la Section Commune en ce qui concerne les Trains et les Navettes n'est pas diminuée pendant la période de pointe par suite de travaux d'entretien de leurs infrastructures respectives ;
- (ii) les Concessionnaires limiteront, annuleront ou reprogrammeront dans la mesure du possible, les travaux d'entretien programmés ;
- (iii) dans la mesure où les conditions concurrentielles et commerciales le permettent, les Réseaux s'efforceront d'annuler ou d'accepter une reprogrammation de certains Trains de Marchandises lents ;
- (iv) si les parties en conviennent, les Concessionnaires établiront un sillon spécial sur lequel seront, dans la mesure du possible, alignés tous les Trains et Navettes.

ANNEXE IX

DETERMINATION DU NOMBRE DE SILLONS STANDARDS UTILISES PAR UN TRAIN

1. Les abréviations utilisées ont le sens suivant:

- E - Ecart de sillon tel que défini ci-dessous
- H - Espacement en secondes
- \bar{m} - Ecart en secondes entre le temps de transit sur la Section Commune du Train considéré et celui du Sillon Standard
- n - Ecart en secondes entre le temps de transit sur la Section Commune du Train considéré et celui du Train ou de la Navette qui le précède.
- p - la différence en secondes entre l'espacement réel et l'Espacement (ou s'il est plus court, l'espacement entre le Train considéré et le Sillon Standard disponible précédant ce Train) à l'entrée ou à la sortie de la Section Commune (le plus court des espacements à l'entrée et à la sortie de la Section Commune sera pris en compte).

Pour m, n et p, les temps de transit sont ceux obtenus par différence entre l'heure d'entrée et de sortie de la Section Commune prévus au Document Horaire (compte tenu de toutes modifications y compris, le cas échéant, les modifications opérationnelles).

2. Le nombre de Sillons Standards utilisés par un Train est égal à $1 + \frac{m}{H} + E$ où E est déterminé pour chaque Train de la manière suivante:

3. Lorsque le temps de transit du Train (sur la Section Commune) est égal au temps de transit du Sillon Standard, $E = 0$.

4. Lorsque le temps de transit du Train (sur la Section Commune) est inférieur au temps de transit du Sillon Standard:

- (i) si le temps de transit du Train est supérieur ou égal à celui du Train ou de la Navette qui le précède, $E = 0$,
- (ii) si le temps de transit du Train est inférieur à celui du Train ou de la Navette qui le précède, l'écart de sillon E est égal au plus petit des deux nombres:

$$\frac{m}{H} \text{ et } \frac{n}{H}$$

5. Lorsque le temps de transit du Train (sur la Section Commune) est supérieur au temps de transit du Sillon Standard:

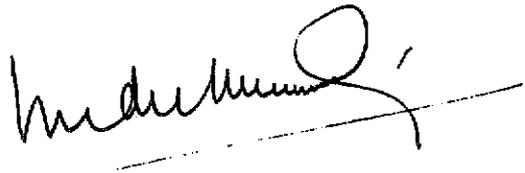
- (i) si le temps de transit du Train est inférieur ou égal à celui du Train ou de la Navette qui le précède, $E = 0$,
- (ii) si le temps de transit du Train est supérieur à celui du Train ou de la Navette qui le précède sur la Section Commune, l'écart de sillon E est égal au plus petit des deux nombres :

$$\frac{m}{H} \text{ et } \frac{n}{H}$$

Fait à Paris, en quatre originaux, le 29 juillet 1987,

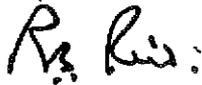
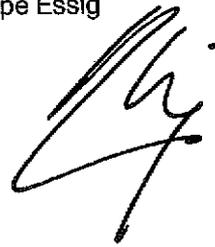
THE CHANNEL TUNNEL GROUP LIMITED
représenté par Monsieur Alastair Morton

FRANCE MANCHE S.A.
représentée par Monsieur André Bénard

Handwritten signature of Alastair Morton in cursive script, underlined.Handwritten signature of André Bénard in cursive script, underlined.

THE BRITISH RAILWAYS BOARD
représenté par Sir Robert Reid

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
représentée par Monsieur Philippe Essig

Handwritten signature of Sir Robert Reid in cursive script.Handwritten signature of Philippe Essig in cursive script.