



Mise en concession du chemin de fer d'Ifrikya



Karim-Jacques Budin



Mise en concession du chemin de fer d'Ifrikya

Karim-Jacques Budin

AVERTISSEMENT

L'étude de cas de la mise en concession du chemin de fer d'Ifrikya a été préparée par Karim-Jacques Budin, Spécialiste ferroviaire à la Division des transports à la Banque mondiale. Elle s'inspire pour partie de plusieurs cas récents réels de mise en concession de chemins de fer en Afrique sub-saharienne. Toutefois, plusieurs éléments du contexte général et données ont été modifiées pour des besoins d'ordre pédagogique. La République d'Ifrikya doit donc être considérée comme un pays entièrement fictif et la description de sa situation ne saurait donc en aucun cas refléter la situation prévalant dans l'un des pays dans lesquels des concessions de l'activité ferroviaire ont récemment été mises en place. De même, les positions prêtées aux représentants de la Banque mondiale dans l'étude de cas ne doivent pas être considérées comme reflétant obligatoirement la politique de cette institution et ne sauraient en aucun cas présager des positions qu'elle pourrait être amenée à prendre dans une situation semblable à celle décrite dans l'étude de cas.

PLAN DU DOSSIER

Préface	vii
Instructions pour la préparation de l'étude de cas et questions à débattre lors de la session	1
Présentation du chemin de fer d'Ifrikya.....	3
Schéma général de la concession du chemin de fer d'Ifrikya	9
Convention de concession d'exploitation de l'activité ferroviaire.....	19
Fonctionnement des comptes	70
Évaluation des offres techniques	77
Évaluation des offres financières et adjudication de la concession	85
Dispositions relatives au suivi et au contrôle de la concession.....	95

Préface

A la fin des années '80, la plupart des entreprises ferroviaires publiques d'Afrique subsaharienne, comme de nombreuses autres dans d'autres parties du monde, étaient dans un état de crise profonde. Malgré d'importants investissements mis en œuvre dans les décennies antérieures, le trafic ferroviaire connaissait un déclin important, en raison de la mauvaise qualité du service offert à la clientèle et, dans de nombreux cas, d'une capacité de transport insuffisante pour faire face à la demande. Les infrastructures souffraient de manque d'entretien, de même que les matériels roulants, dont la disponibilité et la fiabilité étaient mauvaises. Les entreprises ferroviaires étaient gérées de manière fortement bureaucratique, les États s'immisçaient fréquemment dans la gestion courante et les effectifs du personnel étaient pléthoriques. Cette situation se traduisait par d'importants déficits d'exploitation des entreprises ferroviaires que les finances publiques ne pouvaient plus supporter.

La Banque mondiale avait, à partir du milieu de la décennie 80, apporté son concours, au travers de plusieurs projets, à la réforme des entreprises ferroviaires africaines. Certains résultats partiels furent obtenus, notamment en matière de rationalisation des effectifs ou encore de mise en place de systèmes de compensation des obligations de service public imposées par l'État à l'entreprise ferroviaire. Toutefois, les réformes entreprises échouèrent dans l'ensemble à transformer durablement les compagnies ferroviaires en entreprises commerciales à la gestion financièrement équilibrée. Face à cet échec et à l'image des formules alors en cours de mise en œuvre dans les pays d'Amérique latine, l'exploitation de l'activité ferroviaire par le secteur privé, dans le cadre juridique de la concession, apparut alors comme la modalité la plus prometteuse de restructuration de l'activité ferroviaire en Afrique subsaharienne. En décembre 1994, les États de la Côte d'Ivoire et du Burkina signaient conjointement une convention de concession du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, qui entra en vigueur en août 1995. En Afrique de l'Ouest et du Centre, la formule allait être appliquée au Cameroun et au Gabon (1999) et est en cours de mise en place pour le chemin de fer Dakar-Bamako (Sénégal/Mali), le chemin de fer du Congo-Océan (Congo-Brazzaville) et le chemin de fer Cotonou-Parakou (Bénin/Niger).

La Banque mondiale a apporté un appui actif aux gouvernements d'Afrique de l'Ouest et du Centre qui se sont lancés dans le processus de mise en concession ferroviaire. Dans plusieurs cas, l'institution a participé au financement des services de consultants préparatoires à la mise en concession, aussi bien que des coûts de restructuration et des investissements de réhabilitation mis en œuvre par le concessionnaire. Surtout, une importante expérience a été acquise par l'équipe de la Banque mondiale impliquée dans le suivi des opérations de mise en concession en matière de définition des « règles du jeu » à adopter pour la concession ferroviaire et en matière de procédures de sélection du concessionnaire. L'étude de cas relative à la mise en concession du chemin de fer d'Ifriky rassemble une grande partie de cette expé-

rience. Pour lui donner tout son intérêt pédagogique, le cas constitue un mélange parfois subtil – que le lecteur aura à démêler – des « meilleures pratiques » issues de l'expérience et de chausse-trappes à éviter absolument. Le cas a été préparé par Karim-Jacques Budin, Spécialiste ferroviaire principal à la Division centrale des transports de la Banque, qui a été impliqué activement dans toutes les opérations de mise en concession ferroviaire conduites en Afrique de l'Ouest et du Centre.



Maryvonne Plessis-Fraissard
Directeur Sectoriel Transport
Région Afrique

BIRD 31963



MAI 2002

0

Instructions pour la préparation de l'étude de cas et questions à débattre lors de la session

Préparation de l'étude de cas

(Temps à consacrer avant la session : minimum 2 heures)

Les participants sont invités avant la session à :

- lire en détail les documents 1 (présentation du chemin de fer d'Ifrikya), 2 (Schéma général de la concession du chemin de fer d'Ifrikya), 4 (Évaluation des offres techniques), 5 (Évaluation des offres financières et adjudication de la concession) et 6 (dispositions relatives au suivi et au contrôle de la concession).
- si possible, lire entièrement, ou au moins parcourir, le document 3 (convention de concession de l'activité ferroviaire). Toutefois, le titre 4 (De l'utilisation des infrastructures ferroviaires par d'autres opérateurs des services de transport) dudit document doit être lu en détail.
- préparer leurs réponses aux questions présentées ci-dessous qui seront débattues lors de la session.

Questions à débattre lors de la session

- (1) Les caractéristiques générales de la concession telles que décrites au chapitre A du document 2 vous semblent-elles adaptées au contexte général de la République d'Ifrikya ?
- (2) L'exploitation des services voyageurs par une société spécialisée, distincte de la société concessionnaire, telle que décrite au paragraphe 12 du document 2 et recommandée par la Banque mondiale, vous semble-t-elle une bonne solution ? Pour quelles raisons, d'après vous, les autorités ifrikyennes n'ont finalement pas retenu cette formule ?
- (3) La structuration du capital de la société concessionnaire (document 1, B1) vous semble-t-elle adéquate ? À quelles préoccupations de la part du Comité de Privatisation vous sem-

blent-elles répondre ? En fonction de quels éléments relatifs à la situation dans la République d'Ifrikya et en quoi ces dispositions auraient-elles à être modifiées ?

- (4) La procédure de choix de l'actionnaire de référence telle que définie en B2 du document 1 et telle qu'elle a été mise en œuvre dans les conditions décrites aux documents 4 et 5 répond-elle correctement aux exigences d'efficacité (choisir le "meilleur" concessionnaire possible), d'objectivité et de transparence ? Les points suivants pourront notamment être abordés :
- pertinence de la procédure générale dans un contexte où la corruption pourrait être importante (identifier les domaines où la corruption pourrait éventuellement fausser le processus). Modifications à la procédure et aux conditions de sa mise en œuvre suggérées pour atténuer les risques correspondants
 - pertinence du mode de calcul de la "valeur financière" des offres (modalités de prise en compte des propositions des candidats en matière de redevance de concession, pertinence de l'inclusion de la pénalité de non-reprise d'agents SNCFI, etc.). Modifications au mode de calcul de la valeur financière suggérées
- (5) Le risque d'abus de position dominante de la part du Concessionnaire vous semble-t-il un risque important ? Les dispositions de la convention de concession et les dispositions relatives au suivi et au contrôle de la concession constituent-elles une protection adéquate contre ce risque ? Quelles auraient été les autres dispositions envisageables ? Discuter leurs mérites et inconvénients par rapport aux dispositions retenues.
- (6) La convention de concession ne prévoit pas de régulateur de l'activité ferroviaire. Discuter cette option en fonction du contexte de la République d'Ifrikya. Discuter les dispositions prévues en matière de suivi et de contrôle de la concession (document 6).
- et toute autre question soulevée par les participants.

1

Présentation du chemin de fer d'Ifrikya

La République d'Ifrikya en quelques mots

La République d'Ifrikya est un état du Golfe de Guinée. Ancienne colonie française (sous le nom de Côte des Comptoirs du Sud), elle a accédé à l'indépendance en 1960. Dotée d'un régime présidentiel fort, elle a connu une période de stabilité politique ayant facilité un développement économique pratiquement ininterrompu jusque vers la fin des années '70, avec une forte croissance des productions agricoles (café, cacao, coton), la mise en valeur de gisements de gaz naturel (elle est le troisième exportateur africain de gaz naturel liquéfié après l'Algérie et le Nigeria) et de phosphates. Comme les autres pays de la sous-région, elle a subi les effets de la crise économique des années '80. Appartenant à la zone franc, la République d'Ifrikya a conduit dans les années récentes une politique macro-économique avisée qui lui a permis de bénéficier du nouveau contexte né de la dévaluation de 1994. La République d'Ifrikya figure toutefois en quatrième position sur la liste des pays réputés les plus corrompus publiée par l'organisation non-gouvernementale *International Corruption Watch* dont le siège est à Londres ; le gouvernement s'est élevé avec force contre cette classification.

Le chemin de fer d'Ifrikya - Généralités

La République d'Ifrikya dispose d'une ligne de chemin de fer gérée par une entreprise publique, la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya (SNCFI) ¹. La ligne, d'une longueur de 1100 km relie Chella (1 500 000 habitants), capitale économique du pays et port important sur l'Atlantique, à Bordj Herrera (250 000 habitants) ville située à proximité de la frontière de la République du Fillaoussène, pays enclavé de la zone franc dont l'essentiel du commerce extérieur s'effectue par le port de Chella. Les principales villes desservies par le chemin de fer à partir de Chella (PK 0) sont Nador (PK 320), capitale administrative (400 000 habitants), Oued Keberit (PK 520), à proximité de laquelle se situe une mine de phosphate exploitée depuis 1982 par la Société du Djebel Keberit (société privée à capitaux majoritairement américains), et Arbitral (PK 745), au centre de la zone cotonnière.

¹ La SNCFI a succédé en 1960 à la Régie des chemins de fer de la Côte des Comptoirs du Sud rattachée à l'Office des chemins de fer d'outre-mer (OFEROM) de l'époque coloniale.

Infrastructures ferroviaires

Le chemin de fer est à voie unique (sauf sur 18 km dans la zone de Chella), à écartement métrique. Il a été construit en plusieurs étapes à partir des années '30. La section Arbitral/Bordj Herrera a été mise en service en 1967. La section Chella/Nador, dont le tracé, en zone montagneuse, était particulièrement sinueux et comportait de fortes rampes pénalisant l'exploitation des trains marchandises, a été reconstruite entièrement dans les années '70 (sur financement conjoint de la Banque mondiale, de la Caisse centrale de développement française et de la Banque africaine de développement). L'état de la voie est, selon les sections, satisfaisant ou acceptable, sauf sur le tronçon Oued Keberit/Arbitral, qui nécessite un renouvellement complet. La sécurité de la circulation des trains est assurée par cantonnement téléphonique. Le système de télécommunications est vieillot et peu fiable.

Matériels ferroviaires

Le parc de matériel de traction comporte pour l'essentiel 22 locomotives General Motors de 1800 cv acquises en 1975 ; la disponibilité des locomotives, qui dépassait 85 % dans les années '80, est désormais tombée en dessous de 60 %, en raison, d'après les responsables de la SNCFI, du manque de pièces de rechange découlant des difficultés de trésorerie de l'entreprise. Le parc de wagons comporte 880 wagons propriété de la SNCFI (taux de disponibilité 60 %), et 190 wagons de particuliers, propriété de la société phosphatière et des sociétés pétrolières (Mobil, Texaco) (taux de disponibilité 92 %). Le parc de voitures à voyageurs est de 67, en état médiocre.

Évolution globale du trafic ferroviaire

Le trafic ferroviaire, qui avait connu une forte croissance de 1960 à la fin des années 1970, est globalement en déclin depuis 1980. Le chiffre d'affaires global qui atteignait en 1980 15 milliards FCFA est tombé à 11 milliards en 1997. Ce déclin s'explique d'abord par l'intensification de la concurrence des transports routiers à partir de 1980, rendue possible par le développement spectaculaire du réseau routier, en particulier par le bitumage progressif de la route parallèle au chemin de fer². Aujourd'hui, à la seule exception des transports de phosphates au départ de la mine d'Oued-Keberit, le chemin de fer fait face sur tous les segments de marché des transports de marchandises et de voyageurs, à une forte concurrence des transports routiers. Au

² Le tronçon de route Chella/Nador est bitumé depuis 1978 et le tronçon Nador/Oued Keberit depuis 1984. Le tronçon Oued-Keberit/Arbitral est en cours de bitumage et il est envisagé de bitumer le tronçon Arbitral/Bordj Herrera d'ici 2001-2002. La route de Bordj Herrera vers le Fillaousène est bitumée depuis 1975.

niveau de l'entreprise publique ferroviaire, une gestion bureaucratique et souvent laxiste, l'absence d'orientation commerciale, les interventions fréquentes de l'Administration dans la gestion, les changements fréquents de Directeur Général, les procédures rigides de fixation des tarifs, ainsi que des choix d'investissement discutables dans le domaine des infrastructures notamment, ont également fortement contribué à accélérer ce déclin.

Trafic voyageurs

Le trafic des voyageurs, qui s'élevait en 1980 à environ 500 millions voyageurs-kilomètres et procurait une recette de près de 6 milliards FCFA (40 % du chiffre d'affaires global de la SNCFI), n'atteint en 1997 que 120 millions voyageurs-kilomètres pour un chiffre d'affaires de 2 milliards FCFA. D'après la SNCFI, ce déclin est essentiellement dû à la concurrence déloyale des autocars et mini-cars, particulièrement sur la relation Chella/Nador. La SNCFI avait introduit entre Chella et Nador dans les années 1970 un train rapide (train Gazelle) par automotrices diesel qui avait attiré une forte clientèle, mais dont le service s'est progressivement dégradé et qui a été abandonné en 1988. La SNCFI exploite plusieurs trains voyageurs omnibus qui seraient fortement déficitaires (bien que la comptabilité analytique de la SNCFI, mal tenue, ne permette pas de déterminer avec précision le coût des services correspondants) ; la SNCFI souhaiterait supprimer ces services, mais le gouvernement n'a jamais donné de réponse formelle aux demandes présentées en ce sens par la SNCFI.

Trafic marchandises

Le trafic des marchandises a globalement mieux résisté à la dégradation de l'activité, son chiffre d'affaires de 1997 (9 milliards FCFA) étant pratiquement identique à celui de 1980. Toutefois, la structure du trafic a très fortement changé. Le trafic des phosphates, inexistant en 1980, compte désormais pour 2 millions de tonnes et plus de 20 % des recettes marchandises. Le trafic des conteneurs, pour l'essentiel à destination du Fillaoussène (avec transbordement sur camion à Bordj-Herrera) s'est fortement développé. Par contre, le trafic d'hydrocarbures en direction du Fillaoussène a été divisé par moitié, malgré une multiplication par deux de la demande, ce trafic étant maintenant pour une part prépondérante réalisé par les transporteurs routiers du Fillaoussène. Le trafic de marchandises diverses a fortement décliné et le transport routier joue désormais un rôle prépondérant pour l'acheminement de ce trafic. Plusieurs clients importants (notamment les transitaires-commissionnaires de transport international) se plaignent de la mauvaise qualité du service offert (manque de wagons au port de Chella, caractère erratique des durées d'acheminement, nombreux vols de marchandises, difficultés de règlement des litiges).

Personnel

La SNCFI emploie en 1997 4500 agents contre 5900 en 1980. Depuis 1989, les recrutements sont pratiquement interrompus. Le statut du personnel, fortement inspiré de celui des chemins de fer français, n'a pas subi de modification profonde depuis l'indépendance. La SNCFI a tenté en 1991 et 1995 de mettre en œuvre un programme de réduction des effectifs, mais a dû y renoncer, faute de pouvoir mobiliser les financements du programme. Le syndicat des cheminots, autrefois très puissant (il avait apporté un appui important au parti de l'indépendance), a perdu une partie de son influence. Les salaires offerts par la SNCFI sont, par comparaison avec le secteur privé, élevés pour les catégories exécution et maîtrise, mais faibles pour la catégorie des cadres. En raison des difficultés de trésorerie de la SNCFI, les salaires sont souvent payés avec un important retard. Le moral général du personnel est bas et la discipline faible ; de nombreux cheminots exercent un second métier ou utilisent à leur profit personnel les ateliers du chemin de fer. Le ratio frais de personnel/recettes se dégrade de manière continue depuis de nombreuses années ; il atteint 72 % en 1997 (contre 29 % en 1980).

Situation financière

En 1990, afin d'enrayer la dégradation de la situation, le gouvernement, sur recommandation des bailleurs de fonds, a signé avec la SNCFI un Contrat-Plan pour la période 1990-1995 qui prévoyait notamment le financement par l'État d'un programme de réduction des effectifs et la compensation des déficits des services voyageurs omnibus. Les difficultés budgétaires n'ont pas permis la mobilisation des fonds correspondants. Le Contrat-Plan n'a pas été reconduit au-delà de 1995.

Globalement, la situation financière de la SNCFI — florissante jusqu'au début des années 80 — est très mauvaise. Le déficit net de l'année 1997 s'élève à 7 milliards FCFA. La SNCFI ne rembourse plus la dette à l'égard des bailleurs de fonds depuis 1990. Les banques, auprès desquelles le découvert global atteint 9 milliards FCFA, ont décidé en 1996 de ne plus lui accorder de crédit à court terme supplémentaire.

Mise en concession de l'activité ferroviaire

Après avoir examiné les divers scénarios envisageables et de nombreuses discussions, le gouvernement a décidé en 1997 la mise en concession de l'activité ferroviaire. Cette décision a été prise malgré une forte opposition d'une partie de la classe politique et des responsables de la SNCFI au vu des excellents résultats obtenus par les concessions dans le domaine de l'eau (concession mise en place dès 1975) et de l'énergie électrique (concession mise en place en 1989). L'expérience du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou, qui fonctionne avec succès sous le régime de la concession depuis 1995 et que les responsables ivoiriens sont allés étudier en Côte d'Ivoire et au Burkina a également constitué un élément favorable dans la décision. Le Comité

de privatisation a été chargé de la conduite de l'opération de mise en concession. La Banque mondiale y apporte son concours par l'intermédiaire d'un projet d'assistance technique dit Projet d'Appui à la Privatisation des Entreprises Publiques (PAPEP).

2

Schéma général de la concession du chemin de fer d'Ifrikya

Avant d'arrêter le schéma général de la concession du chemin de fer, le Comité de privatisation de la République d'Ifrikya chargé par le gouvernement de la conduite de la mise en concession a eu de nombreux échanges de vue avec les responsables de la SNCFI et des entreprises concessionnaires de l'eau (SEXHYDRO) et de l'électricité (SEXELEC) ainsi que des directions des ministères de l'eau et de l'énergie qui assurent la tutelle de ces concessions. Une mission du Comité a séjourné à Abidjan et Ouagadougou pour examiner l'expérience de SITARAIL (concessionnaire du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou). Une délégation du Comité a assisté au séminaire sur les concessions ferroviaires organisé sous l'égide de la Banque mondiale en octobre 1997 à Abidjan. Enfin, de nombreux échanges de vue ont eu lieu avec les spécialistes des bailleurs de fonds traditionnels du secteur ferroviaire.

A l'issue d'une mission de supervision du Projet d'Appui à la Privatisation des Entreprises Publiques (PAPEP) financé par la Banque mondiale, le document annexé a été signé entre le Vice-président du Comité de Privatisation et le responsable de la mission de la Banque. Ce document définit le schéma général de mise en concession retenu par le Comité.

MISE EN CONCESSION DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER D'IFRIKYA

1. Le gouvernement de la République d'Ifriky a décidé, dans le cadre de la politique de restructuration et de privatisation des entreprises publiques du secteur des transports, de concéder l'exploitation du chemin de fer à une société concessionnaire privée. Le présent document, annexé à l'aide-mémoire de la mission de supervision du Projet d'Appui à la Privatisation des Entreprises Publiques (PAPEP) conduite par la Banque mondiale en novembre 1997 résume les principales dispositions envisagées pour ce qui concerne (a) les caractéristiques générales de la concession d'exploitation ferroviaire ; (b) les modalités de mise en œuvre de la concession (structuration de la société concessionnaire, procédure de choix de l'actionnaire de référence, questions relatives au personnel) ; (c) le calendrier prévisionnel de mise en concession ; et (d) l'appui de la Banque mondiale à la mise en concession.

A. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA CONCESSION D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

2. Les conditions de l'exercice de l'activité ferroviaire par le concessionnaire et les relations entre l'État et le concessionnaire seront définies par une convention de concession signée entre l'État et le concessionnaire dont les caractéristiques générales sont définies ci-après. Au titre de la concession, le concessionnaire assurera (i) l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire ; (ii) l'exploitation, la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires existantes ; et (iii) la gestion domaniale du domaine public ferroviaire. Le concessionnaire exercera son activité sur une base commerciale, à ses frais, risques et périls.

3. **Services de transport ferroviaire.** Le concessionnaire exploitera des services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs dits commerciaux, et, éventuellement, à la demande explicite de l'État, d'autres services de transport de voyageurs dits services exploités à titre d'obligation de service public. La nature, la configuration, l'organisation technique et commerciale des services dits commerciaux seront librement arrêtées par le concessionnaire, en référence à ses objectifs de rentabilité. Les éventuels services voyageurs exploités à titre d'obligation de service public — notamment les services de desserte omnibus — feront l'objet de conventions signées entre l'État et le concessionnaire qui en définiront la configuration et qui prévoient le versement par l'État au concessionnaire d'une contribution pour obligation de service public permettant de couvrir le déficit engendré par lesdits services. Dans une formule variante, brièvement décrite au paragraphe 12 ci-dessous, l'exploitation de la totalité des services ferroviaires voyageurs serait assurée par une société spécialisée, distincte du concessionnaire, et les seuls services de transport exploités par le concessionnaire seraient les services marchandises ; le gouvernement arrêtera prochainement sa décision en ce qui concerne le choix éventuel de cette variante recommandée par la mission de la Banque mondiale.

4. **Utilisation des infrastructures ferroviaires par d'autres opérateurs de transport.** L'utilisation des infrastructures ferroviaires exploitées par le concessionnaire pourra être ouverte, sur décision de l'État, à d'autres opérateurs de transport ferroviaire dans des cas à déterminer et notamment en cas d'abus de position dominante de la part du concessionnaire. Toutefois, le concessionnaire pourra bénéficier d'une période d'exclusivité pour une durée qui ne dépassera pas cinq ans. L'utilisation des infrastructures s'effectuerait dans le cadre de conventions particulières signées entre le concessionnaire et l'opérateur ; celui-ci verserait au concessionnaire un péage d'utilisation des infrastructures.

5. **Infrastructures ferroviaires.** Les infrastructures ferroviaires, qui sont et resteront propriété de l'État, seront mises à disposition du concessionnaire. Le concessionnaire organisera l'utilisation et assurera l'exploitation et la maintenance des infrastructures ferroviaires et supportera directement les charges correspondantes. Le concessionnaire assurera la maîtrise d'ouvrage (par délégation de l'État) des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures existantes et en assurera le financement (l'État pouvant donner sa garantie financière pour certains financements). Les opérations de renouvellement et d'aménagement seront soumises à l'agrément de l'État ; en fin de concession, la partie non amortie des investissements sera remboursée au concessionnaire par l'État. Les infrastructures nouvelles de développement (création de lignes nouvelles) seront décidées par l'État qui en fixera les conditions de réalisation ; leur éventuelle intégration à la concession s'effectuerait par avenant à la convention de concession.

6. **Matériels ferroviaires.** En début de concession, le concessionnaire achètera en bloc l'ensemble des matériels ferroviaires de la SNCFI. Le paiement de l'acquisition sera échelonné sur une durée d'environ cinq ans. Les matériels supplémentaires dont le concessionnaire aura besoin en cours de concession — soit au titre du renouvellement du matériel existant, soit pour faire face au développement du trafic — seront acquis ou loués librement par le concessionnaire, sans intervention ni garantie financière de l'État. Toutefois, l'État bénéficiera d'un droit de préemption sur les ventes de matériels par le concessionnaire (afin notamment de garantir, en fin de concession, la pérennité de l'exploitation ferroviaire).

7. **Personnel.** Le personnel du concessionnaire sera régi par les dispositions du code du travail applicables aux salariés du secteur privé. En début de concession, le concessionnaire sélectionnera les personnels qu'il reprendra parmi les personnels existants de la SNCFI. Les conditions dans lesquelles cette opération sera menée sont examinées au paragraphe 19 ci-dessous.

8. **Redevance de concession.** Le concessionnaire versera à l'État une redevance de concession en contrepartie de la mise à disposition des infrastructures ferroviaires existantes et du droit d'exploiter les services. Les modalités de détermination de la redevance (montant forfaitaire annuel, pourcentage du chiffre d'affaires du concessionnaire...) seront arrêtées dans une étape ultérieure.

9. **Durée de la concession.** La concession doit avoir une durée suffisamment longue pour permettre au concessionnaire de concevoir et mettre en œuvre une politique à long terme, no-

tamment dans le domaine des investissements. Une concession courte présenterait par contre l'avantage d'être plus incitative à la recherche de la performance par le concessionnaire et minimiserait pour l'État le risque d'un mauvais choix du concessionnaire. La formule envisagée pour répondre à ces objectifs en partie contradictoires consiste à adopter une concession de type "glissant", avec une durée initiale de 20 ans (duré approximative d'amortissement des matériels ferroviaires) et possibilité de prolongation, d'accord parties, pour des périodes successives de cinq années, à décider à l'issue de chaque période quinquennale.

10. **Dispositions fiscales.** La société concessionnaire sera soumise aux dispositions fiscales de droit commun. Toutefois, les carburants utilisés dans les locomotives et autres engins sur rail seront acquies en franchise de la contribution au Fonds routier.

11. **Suivi d'exécution de la concession et règlement des litiges.** Le suivi d'exécution s'effectuera par un Comité de suivi associant représentants de l'État (Ministères chargés des finances et des transports) et représentants du concessionnaire. Le concessionnaire fournira à titre de compte-rendu d'activité divers documents à identifier dans la convention de concession. Un auditeur indépendant désigné par le Comité de suivi effectuera un audit annuel de la concession (examen des comptes du concessionnaire, opinion sur le respect par les parties des clauses de la concession). Les différends et litiges seront tranchés par une commission arbitrale selon les règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale.

12. **Variante d'organisation de l'activité voyageurs.** Ainsi qu'indiqué au paragraphe 3 ci-dessus, le gouvernement arrêtera prochainement une décision en matière d'organisation de l'activité ferroviaire voyageurs. En variante de l'organisation dans laquelle les services voyageurs sont exploités par le concessionnaire, l'État pourrait décider de confier l'exploitation desdits services à une société spécialisée, distincte du concessionnaire. Dans cette variante — qui serait notamment justifiée par le fait que l'activité voyageurs revêt pour l'essentiel le caractère de service public (par opposition au caractère exclusivement commercial de l'activité marchandises) — les services voyageurs seraient exploités par une société distincte dans le cadre d'un contrat d'affermage. Dans ce schéma, et compte tenu du fait qu'une organisation de la traction des trains voyageurs par un parc de locomotives distinct du parc de locomotives affecté à la traction des trains marchandises ne serait actuellement pas économique, le rôle du concessionnaire en matière de services voyageurs consisterait à (i) mettre les infrastructures ferroviaires à la disposition de la société spécialisée pour l'exploitation des services voyageurs et assurer le dispatching des trains voyageurs ; et (ii) assurer la traction des trains voyageurs (autres que ceux réalisés en rames automotrices). La société d'exploitation des services voyageurs verserait alors au concessionnaire un péage pour l'utilisation des infrastructures (calculé sur la base des charges supplémentaires supportées par le concessionnaire en raison du trafic voyageurs) et, d'autre part, une redevance pour la traction des trains voyageurs (calculée sur la base des kilomètres-locomotives parcourus).

B. MODALITÉ DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCESSION

B1. Structuration du capital de la société concessionnaire

13. La société concessionnaire sera une société anonyme par actions, de droit ifrikyen, avec siège social à Chella. Un actionnaire de référence possédera au minimum 51 % du capital de la société (actions A) et s'engagera à conserver ce pourcentage minimal pendant une durée d'au moins sept ans ; pour la moitié au moins, les actions A devront être détenues par des personnes physiques de nationalité ifrikyenne ou des sociétés de droit ifrikyen. La participation de fournisseurs de matériels ferroviaires ou d'entreprises de travaux ferroviaires dans l'actionnariat de référence sera interdite. L'actionnaire de référence disposera de la majorité des sièges au Conseil d'administration. La partie du capital de la société concessionnaire autre que celle possédée par l'actionnaire de référence (actions B) sera destinée à être souscrite par des personnes physiques ou morales de nationalité ifrikyenne. Au sein de cette partie, cinq pour-cent au minimum du capital de la société concessionnaire sera réservée pour le personnel actuel de la SNCFI. L'État s'engage à ne pas détenir, directement ou par l'intermédiaire de sociétés publiques, un pourcentage du capital total de la société excédant 15 %. Dans une période intérimaire, une partie des actions B pourrait, dans l'attente de leur placement auprès de personnes physiques ou morales de nationalité ifrikyenne, faire l'objet d'un portage, dans des conditions restant à déterminer. La Société des phosphates du Djebel Keberit ne pourra détenir des actions de la société actionnaire de référence ; par contre, rien ne s'opposera à ce qu'elle détienne des actions B de la société concessionnaire. On notera que, compte tenu des dispositions ci-dessus, la participation d'intérêts étrangers au capital de la société concessionnaire n'excédera pas 25, 5 %.

B2. Procédure de choix de l'actionnaire de référence de la société concessionnaire

14. L'actionnaire de référence sera choisi par appel à la concurrence internationale selon une procédure en trois étapes, telle qu'esquissée ci-dessous. L'ensemble de la procédure sera placée sous la responsabilité du Comité de privatisation. Un appui au Comité sera assuré par un consultant spécialisé ; le financement des services de consultant sera assuré par le PAPEP financé par la Banque mondiale.

15. **Prospection et présélection de candidatures.** Les actionnaires de référence potentiels feront l'objet d'une prospection intense. Un avis d'appel à manifestation d'intérêt sera publié dans la presse nationale et dans la presse internationale spécialisée. Des réunions de présentation seront organisées en République d'Ifrikye et une mission de prospection se rendra dans divers pays étrangers (Europe occidentale, Amérique du Nord, Afrique du Sud). Les critères techniques, commerciaux et financiers de présélection seront communiqués aux candidats qui seront invités à présenter leur demande de présélection. L'ensemble des candidats répondant aux critères de sélection seront sélectionnés.

16. **Étape intermédiaire "technique" de sélection.** Un dossier d'appel d'offres techniques (DAOT) sera remis à l'ensemble des candidats présélectionnés. Le dossier comportera (i) des éléments à caractère informatif sur le contexte économique général et l'activité ferroviaire en République d'Ifriky ; (ii) les éléments de définition du cadre contractuel et réglementaire de l'activité de la future société concessionnaire (et en particulier un avant-projet de convention de concession) ; et (iii) la définition du contenu et des modalités de présentation des offres techniques. Les offres techniques présentées par les candidats comporteront pour l'essentiel : (a) un plan d'entreprise prévisionnel de la société concessionnaire pour une période de cinq ans (perspectives d'activité et politique commerciale, programme d'investissements, politique du personnel, projections financières) ; et (b) leurs commentaires et suggestions sur l'avant-projet de convention de concession. Les offres techniques seront discutées avec chacun des candidats qui pourront, à l'issue de ces discussions, réviser leurs propositions. Les différentes offres techniques se verront attribuer une note sur 40 points, selon des critères à définir ultérieurement. Les candidats ayant présenté une offre technique satisfaisante (note supérieure ou égale à 30 points) seront alors invités à présenter leur offre pour l'étape finale de sélection.

17. **Étape finale "financière" de sélection.** À l'issue de l'étape intermédiaire technique, le Comité de privatisation arrêtera la rédaction définitive de la convention de concession (en tenant compte, le cas échéant, des suggestions présentées par les candidats) et demandera aux candidats ayant franchi l'étape intermédiaire de présenter leur offre financière. La "valeur" financière de l'offre sera une combinaison — dont le mode de calcul sera défini dans le Dossier d'appel d'offres financières (DAOF) — des éléments suivants : (i) prix offert par le candidat pour l'acquisition des matériels ferroviaires de la SNCFI ; (ii) redevance de concession proposée (pour les dix premières années de la concession) ; et (iii) "pénalité" fixée en fonction du nombre d'agents de la SNCFI non repris par le concessionnaire et dont le montant reflétera le montant des indemnités de licenciement qui auront à être versées par l'État aux dits agents. Les offres financières seront ouvertes publiquement. L'offre du candidat à laquelle correspond la valeur financière la plus élevée recevra 60 points. Les autres offres recevront une note égale au produit de 60 par le rapport entre la valeur de l'offre en cause et la valeur de l'offre financière la plus élevée. Une note finale sera attribuée à chaque offre ; cette note sera la somme de la note technique (sur 40 points) et de la note financière (sur 60 points). Le candidat ayant présenté l'offre ayant obtenu la note finale la plus élevée sera désigné comme actionnaire de référence de la société concessionnaire.

B3. Questions relatives au personnel

18. Une attention particulière sera accordée aux questions relatives au personnel de la SNCFI dans la mise en œuvre de la concession, de manière notamment à éviter toute perturbation du climat social et politique pendant la période intérimaire précédant la mise en concession et lors du démarrage de la concession. Les principales questions à traiter concerneront (i) la mise en œuvre du programme de réduction des effectifs ; (ii) l'encouragement à l'actionariat du personnel ; et (iii) les garanties en matière de règlement des retraites des ex-agents du statut parti-

culier SNCFI. Les dispositions à prendre et les actions à mener restent à définir. Les Autorités gouvernementales ifrikyennes et la direction de la SNCFI se proposent d'associer étroitement les organisations syndicales des travailleurs de la SNCFI à cette définition. Les éléments ci-après sont donc présentés seulement à titre d'orientation générale.

19. **Programme de réduction des effectifs.** Les effectifs actuels de la SNCFI (4500 agents) s'avéreront très vraisemblablement fortement excédentaires par rapport aux besoins d'une exploitation soumise aux stricts impératifs de rentabilité financière que mettra en œuvre la société concessionnaire. Le concessionnaire ne pourra donc pas reprendre en début de concession l'ensemble des personnels existants de la SNCFI. Les modalités juridiques précises de l'opération de réduction des effectifs auront à être examinées à la lumière des dispositions du Code du travail et des expériences semblables récentes. Les modalités de financement de ce programme par l'État sont à déterminer. L'État se propose de demander à la communauté des bailleurs de fonds de mettre à sa disposition une partie des financements nécessaires.

20. **Encouragement à l'actionnariat du personnel.** Ainsi qu'indiqué plus haut, une partie du capital de la société concessionnaire (5 % au minimum) sera réservée au personnel de la SNCFI (ou, éventuellement, de manière plus restrictive, au personnel de la société concessionnaire). Les actions pourraient être souscrites soit directement par les intéressés, soit par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs sociétés d'investissement à capital variable spécialisées. Les modalités précises auront à être déterminées. La possibilité de régler une partie des indemnités de départ sous forme de distribution d'actions sera également explorée.

21. **Règlement des retraites des ex-agents du statut particulier SNCFI.** Les personnels de la société concessionnaire seront affiliés au régime général des retraites géré par la Caisse Nationales des Retraites (CNR), dans les mêmes conditions que la majorité des personnels actuels de la SNCFI. Toutefois, une partie des agents ou ex-agents déjà retraités de la SNCFI (agents dits du statut particulier) bénéficient d'un régime de retraites distinct, plus favorable, dont le service est actuellement assuré directement par la SNCFI. La société concessionnaire ne pourra naturellement pas assurer le service de ces retraites, dont l'impact financier particulièrement important ôterait toute perspective de rentabilité à la concession. Les dispositions adéquates permettant de garantir le règlement de ces retraites devront être trouvées.

C. CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE MISE EN CONCESSION

22. La durée totale du processus de mise en concession est estimée à environ 23 mois à partir de sa mise en route (supposée au 1^{er} janvier 1998) se décomposant en :

- trois mois pour le recrutement du consultant chargé de fournir un appui au Comité de privatisation ;

- 16 mois pour le processus proprement dit de choix de l'actionnaire de référence de la société concessionnaire ; et
- quatre mois pour la préparation de la reprise effective de l'exploitation par le concessionnaire.

La reprise de l'exploitation par le concessionnaire serait ainsi effective au 1^{er} décembre 1999.

23. **Recrutement d'un consultant.** Le consultant chargé de fournir un appui au Comité de privatisation sera choisi par consultation à lancer au plus tard le 1^{er} janvier 1998. Le projet de termes de référence du consultant a été discuté avec la mission. Les candidats auront un mois pour présenter leur offre. L'évaluation des offres, la négociation et la signature du contrat nécessitera environ deux mois. Le budget total des services de consultant est évalué à 700 000 dollars des États-Unis.

24. **Choix de l'actionnaire de référence de la société concessionnaire.** Le processus de choix de l'actionnaire de référence de la société concessionnaire proprement dit prendrait environ 16 mois, soit :

- sept mois et demi pour la phase de prospection et présélection des candidatures ;
- sept mois et demi pour l'étape intermédiaire technique de sélection ; et
- un mois pour l'étape financière finale de sélection.

25. **Préparation de la reprise de l'exploitation par le concessionnaire.** Cette période, d'environ quatre mois, correspond à la création effective de la société concessionnaire, à la sélection du personnel à reprendre par le concessionnaire, à la mobilisation par la société des financements initiaux nécessaires au démarrage de l'exploitation et à la préparation technique de la reprise d'exploitation.

D. APPUI DE LA BANQUE MONDIALE À LA MISE EN CONCESSION

26. Le financement des prestations du consultant chargé de l'appui au Comité de privatisation pour la mise en œuvre de la concession sera assuré au titre du Projet d'Appui à la Privatisation des Entreprises Publiques (PAPEP). La mission a par ailleurs pris bonne note du souhait des Autorités ifrikyennes que la Banque mondiale participe au financement du programme de réduction des effectifs, et éventuellement du règlement des retraites des ex-agents du statut particulier SNCFI (voir paragraphes 19 et 21 ci-dessus). Il a été convenu que cette question ferait l'objet d'échanges de vue ultérieurs.

27. La Banque mondiale assurera, au titre de la supervision du PAPEP, un suivi d'exécution du processus de mise en concession. A ce titre, les éléments suivants seront soumis à la non-objection de la Banque mondiale :

- (a) choix du consultant pour l'appui au Comité de privatisation
- (b) projet de contrat à passer par le Comité avec le consultant visé ci-dessus
- (c) critères de présélection des candidats potentiels à l'actionnariat de référence de la société concessionnaire
- (d) choix des candidats à l'actionnariat de référence opéré à l'issue de la procédure de présélection
- (e) projet de Dossier d'appel d'offres techniques (DAOT) pour la sélection de l'actionnaire de référence
- (f) choix des candidats retenus à l'issue de la sélection technique intermédiaire
- (g) projet de Dossier d'appel d'offres financières (DAOF), y inclus projet définitif de convention de concession

Fait à Nador le 18 novembre 1997

Pour le Comité de Privatisation
De la République d'Ifrikya
Si Hamza Berrabah

Vice-Président

Pour le mission de la
Banque mondiale
Gérard Averseng

3

Convention de concession d'exploitation de l'activité ferroviaire

Le Dossier d'Appel d'Offres Financières (DAOF) pour la sélection de l'actionnariat de référence de la société concessionnaire comporte en annexe le projet définitif de la Convention de concession. Le DAOF précise :

Les soumissionnaires devront obligatoirement retourner un exemplaire du projet définitif de convention de concession, paraphé à chaque page par un représentant habilité. Le nom, le titre et la signature complète de ce représentant figureront en première page.

Le fait pour le soumissionnaire de parapher l'exemplaire du projet définitif de Convention de concession signifie que la société concessionnaire que constituera le soumissionnaire, s'il est déclaré adjudicataire, s'engage à signer ladite convention, en l'état et sans modification, sauf à compléter les parties laissées en blanc et à rédiger de façon contradictoire avec l'État les annexes mentionnées dans la Convention de concession et ce, au plus tard dans les 30 jours calendaires suivant la constitution de la société concessionnaire.

CONVENTION DE CONCESSIONS D'EXPLOITATION DE L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE

Entre

. la République d'Ifrikya, représentée par le Ministre chargé des transports et le Ministre chargé des finances, dénommée ci-après "l'État" d'une part,

Et

. la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya, Société anonyme dont le siège social est à Chella, représentée par le Président de son Conseil d'Administration, dénommée ci-après "le Concessionnaire" d'autre part,

Conjointement dénommées ci-après "les parties",

Il a été convenu ce qui suit :

SOMMAIRE

DÉFINITIONS

TITRE PREMIER - GÉNÉRALITÉS

Article 1-1	Objet de la Convention
Article 1-2	Activité Ferroviaire
Article 1-3	Caractère commercial de l'Activité Ferroviaire
Article 1-4	Cession des droits et obligations du Concessionnaire
Article 1-5	Garantie de l'État
Article 1-6	Prises de participation
Article 1-7	Standards, normes et méthodes de maintenance et d'exploitation des Infrastructures Ferroviaires et des Matériels Ferroviaires
Article 1-8	Protection de l'environnement
Article 1-9	Assurances
Article 1-10	Coopération avec les autres entreprises ferroviaires et avec les réseaux ferroviaires étrangers
Article 1-11	Personnels du Concessionnaire
Article 1-12	Reprise par le Concessionnaire de certains personnels de la SNCFI
Article 1-13	Assermentation de certains agents du Concessionnaire
Article 1-14	Continuité de certains contrats conclus antérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession
Article 1-15	Évolution de la législation ou de la réglementation mettant gravement et durablement en cause l'équilibre financier du Concessionnaire

TITRE 2 - DU RÉSEAU FERROVIAIRE CONCÉDÉ

Article 2-1	Constitution du Réseau Ferroviaire Concédé
Article 2-2	Mise à disposition et inventaire du Réseau Ferroviaire Concédé
Article 2-3	Pouvoirs de gestion du Réseau Ferroviaire Concédé
Article 2-4	Autorisations d'occupation et baux
Article 2-5 :	Biens cessant d'être affectés au service ferroviaire
Article 2-6	Reprise par l'État de biens du Réseau Ferroviaire Concédé
Article 2-7	Acquisition de terrains par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique
Article 2-8	Implantation de canalisations dans les emprises du Réseau Ferroviaire

	Concédé
Article 2-9	Passages à niveau publics
Article 2-10	Passages à niveau privés
Article 2-11	Protection des personnes, biens, ouvrages et installations

TITRE 3 - DE LA GESTION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Article 3-1	Délégation de maîtrise de l'ouvrage au Concessionnaire
Article 3-2	Intégration des travaux au Réseau Ferroviaire Concédé
Article 3-3	Embranchements ferroviaires particuliers
Article 3-4	Systèmes de télécommunications
Article 3-5	Agrément par l'État des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires
Article 3-6	Opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires non agréées par l'État
Article 3-7	Travaux de réhabilitation ou d'aménagement en cours

TITRE 4 - DES SERVICES FERROVIAIRES COMMERCIAUX EXPLOITÉS PAR LE CONCESSIONNAIRE

Article 4-1	Services Ferroviaires Commerciaux
Article 4-2	Services de transport de bout en bout et services multimodaux
Article 4-3	Configuration et organisation des services commerciaux marchandises
Article 4-4	Contrats particuliers de transport marchandises
Article 4-5	Activités d'auxiliaire de transport
Article 4-6	Configuration et organisation des transports commerciaux voyageurs réguliers
Article 4-7	Contrats particuliers de transport voyageurs
Article 4-8	Prix des Services Ferroviaires Commerciaux, Principes généraux
Article 4-9	Modalités d'établissement des prix
Article 4-10	Prix de transport intermodal et international

TITRE 5 - DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSÉES AU CONCESSIONNAIRE

Article 5-1	Services Ferroviaires Exploités à Titre d'Obligation de Service Public
Article 5-2	Tarifs réduits imposés au Concessionnaire
Article 5-3	Compensation financière des obligations de service public
Article 5-4	Réquisition des moyens du Concessionnaire

TITRE 6. DE L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DU RÉSEAU FERROVIAIRE CONCÉDÉ PAR D'AUTRES OPÉRATEURS FERROVIAIRES

- Article 6-1 Licences d'Exploitation de Transport Ferroviaire sur le Réseau Ferroviaire Concédé
- Article 6-2 Cas de manquement grave de la part du Concessionnaire à l'égard d'un client ou groupe de clients
- Article 6-3 Procédures d'instruction des cas de manquement grave du Concessionnaire à l'égard d'un client ou groupe de clients
- Article 6-4 Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires – Généralités
- Article 6-5 Négociation des Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires avec les titulaires de licences (a) et (b)
- Article 6-6 Négociation des Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires avec les titulaires de licences (c), (d) et (e)

TITRE 7. DES MATÉRIELS FERROVIAIRES

- Article 7-1 Matériels Ferroviaires utilisés par le Concessionnaire
- Article 7-2 Matériels Ferroviaires de transport utilisés pour des services exploités à titre d'obligation de service public
- Article 7-3 Wagons de particuliers
- Article 7-4 Matériels Ferroviaires utilisés par les autres Opérateurs de Transport Ferroviaire
- Article 7-5 Droit de préemption de l'État sur les ventes de matériels ferroviaires par le Concessionnaire
- Article 7-6 Acquisition par le Concessionnaire des matériels ferroviaires de la SNCFI en début de concession

TITRE 8. DE LA REDEVANCE DE CONCESSION

- Article 8-1 Redevance de Concession - Généralités
- Article 8-2 Montant de la Redevance de Concession
- Article 8-3 Paiement de la Redevance de Concession

TITRE 9. DISPOSITIONS COMPTABLES ET FISCALES

- Article 9-1 Comptabilité du Concessionnaire
- Article 9-2 Dispositions fiscales
- Article 9-3 Contribution foncières
- Article 9-4 Acquisition des carburants en franchise de contribution aux fonds routiers

TITRE 10. DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR, DE LA DURÉE ET DE LA FIN DE LA CONCESSION

Article 10-1	Entrée en vigueur
Article 10-2	Durée de la concession
Article 10-3	Résiliation anticipée
Article 10-4	Déchéance pour manquement aux obligations
Article 10-5	Déchéance pour dissolution ou liquidation
Article 10-6	Résiliation pour cas de force majeure
Article 10-7	Sort des biens, contrats, obligations, dettes et responsabilités du Concessionnaire au terme de la convention
Article 10-8	Droit de substitution des prêteurs

TITRE 11. DES DIFFÉRENDS ET LITIGES

Article 11-1	Procédure de règlement des différends et litiges
Article 11-2	Droit applicable

TITRE 12. DU SUIVI D'EXÉCUTION DE LA CONCESSION

Article 12-1	Comité de suivi de la concession
Article 12-2	Documents à transmettre par le Concessionnaire
Article 12-3	Audit de la concession
Article 12-4	Pénalités en cas de manquement ou de faute du Concessionnaire
Article 12-5	Contrats de prestations de service et d'assistance technique
Article 12-6	Commission de gestion

ANNEXES

Annexe A	Nomenclature et fonctionnement des comptes de bilan spécifiques à la concession
Annexe B	Montant fixe F(n) de la Redevance de Concession
Annexe C	Liste des contrats pour lesquels le Concessionnaire se substitue à la SNCFI
Annexe D	Travaux de réhabilitation et d'aménagement en cours
Annexe E	Modèle de rapport mensuel statistique d'activité

DÉFINITIONS

« **Activité Ferroviaire** » : Par Activité Ferroviaire, il faut entendre, conformément aux dispositions de l'Article 1-2 :

- . l'exploitation technique et commerciale de services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur le Réseau Ferroviaire Concédé ;
- . l'exploitation, la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé ; et
- . la gestion foncière du domaine public du Réseau Ferroviaire Concédé.

« **Biens de Retour** » : les Infrastructures Ferroviaires constitutives du Réseau Ferroviaire Concédé mises à disposition du Concessionnaire à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession ou construites ultérieurement sur financement de l'État.

« **Biens de Remise** » : les Infrastructures Ferroviaires constitutives du Réseau Ferroviaire Concédé construites ultérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession sur financement du Concessionnaire.

« **Concessionnaire** » : la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya, signataire de la Convention de Concession.

« **Convention de Concession** » : la présente convention de concession, y compris ses définitions, ses annexes et avenants.

« **Convention d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires** » : une convention passée entre le Concessionnaire et un Opérateur de Transport Ferroviaire et relative à l'utilisation de certaines des infrastructures du Réseau Ferroviaire Concédé par l'Opérateur de Transport Ferroviaire.

« **l'État** » : la République d'Ifrikya

« **Infrastructure Ferroviaire** » : un des biens immeubles constitutifs du Réseau Ferroviaire Concédé tels que décrits à l'Article 2-1.

« **Licence d'Exploitation de Transport Ferroviaire** » : une licence délivrée par l'État à un Opérateur de Transport Ferroviaire lui permettant d'exploiter des services ferroviaires sur tout ou partie du Réseau Ferroviaire Concédé (voir Article 6-1).

« **Matériel Ferroviaire** » : un engin conçu pour rouler sur la voie ferrée, tel que engin de traction, wagon, voiture, engin automoteur pour le transport des voyageurs, engin de maintenance de la voie, engin de secours.

« **Opérateur de Transport Ferroviaire** » : une entreprise autre que le Concessionnaire bénéficiaire d'une Licence d'Exploitation de Transport Ferroviaire.

« **Redevance de Concession** » : la redevance due par le Concessionnaire à l'État définie à l'Article 8-1.

« **Règlement Général de Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire** » (en abrégé RGS) : l'ensemble des textes réglementaires fixant les règles de circulation des trains à appliquer par le Concessionnaire de manière à assurer la sécurité des circulations. (Voir Article 1-6).

« **Réseau Ferroviaire Concédé** » : l'ensemble des Infrastructures Ferroviaires mises à disposition du Concessionnaire. La constitution du Réseau Ferroviaire Concédé est définie à l'Article 2-1.

« **Services Ferroviaires Commerciaux** » : les services ferroviaires de transport de marchandises ou de voyageurs exploités par le Concessionnaire que le Concessionnaire considère comme pouvant dégager une rentabilité adéquate eu égard aux objectifs de performance qu'il se fixe. (Voir Article 4-1).

« **Services Ferroviaires Exploités à Titre d'Obligation de Service Public** » : les services ferroviaires exploités par le Concessionnaire exploités à la demande expresse de l'État ou des collectivités locales. (Voir Article 5-1).

TITRE PREMIER - GÉNÉRALITÉS

Article 1-1. Objet de la Convention de Concession

L'État concède, dans les conditions définies par la présente convention (dite "Convention de Concession"), l'exploitation de l'Activité Ferroviaire sur le réseau ferroviaire national exploité à la date de signature de Convention de Concession (dit "Réseau Ferroviaire Concédé") à la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifriky.

Article 1-2. Activité Ferroviaire

Par Activité Ferroviaire au sens de la Convention de Concession, il faut entendre :

- . l'exploitation technique et commerciale de services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs sur le Réseau Ferroviaire Concédé ;
- . l'exploitation, la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé ; et enfin,
- . la gestion foncière du domaine public du Réseau Ferroviaire Concédé.

Article 1-3. Caractère commercial de l'Activité Ferroviaire

L'exploitation de l'Activité Ferroviaire est réputée activité commerciale et, sous réserve des dispositions de la Convention de Concession, est soumise aux dispositions du Code de commerce.

Le Concessionnaire exerce son activité sur une base commerciale, en concurrence active avec les autres modes et entreprises de transport.

L'exploitation de l'Activité Ferroviaire s'effectue aux frais et aux risques et périls du Concessionnaire. Le Concessionnaire ne peut en aucun cas prétendre à indemnisation de la part de l'État dans le cas où les conditions économiques qu'il rencontre sont différentes de celles sur lesquelles il a établi ses prévisions d'activité.

Article 1-4. Cession des droits et obligations du Concessionnaire

Le Concessionnaire s'interdit de céder à un tiers ses droits et obligations au titre de la Convention de Concession.

Toutefois, le Concessionnaire est autorisé à déléguer à d'autres Opérateurs de Transport Ferroviaire titulaires d'une licence de transport ferroviaire l'exploitation technique et

commerciale de certains services de transport de marchandises ou de voyageurs. Les droits et obligations du Concessionnaire définies par la Convention de Concession sont alors applicables de plein droit au délégataire pour ce qui concerne l'exploitation des services en cause.

En outre, le Concessionnaire a le droit de faire appel à la sous-traitance pour l'exécution des prestations de toute nature liées à l'exploitation de l'Activité Ferroviaire ou de conclure avec des tiers tout contrat d'association pour l'exécution desdites prestations.

Article 1-5. Garantie de l'État

L'État garantit au Concessionnaire que celui-ci pourra, dès l'entrée en vigueur de la Convention de Concession, prendre toutes mesures en vue de l'exploitation de l'Activité Ferroviaire, libre de tout engagement, obligation ou responsabilité de l'État ou de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya née à l'occasion de l'exploitation de l'Activité Ferroviaire préalablement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession. L'État garantit le Concessionnaire contre toute action de tiers dont le fait générateur est antérieur à la date d'entrée en vigueur de la Convention de Concession.

Article 1-6. Prises de participation

Le Concessionnaire peut, afin de remplir son objet, détenir ou créer des filiales ou prendre des participations dans des organismes ou sociétés, implantés soit en République d'Ifrikya, soit à l'étranger, dont l'objet est connexe ou complémentaire à ses activités.

Article 1-7. Standards, normes et méthodes de maintenance et d'exploitation des Infrastructures Ferroviaires et des Matériels Ferroviaires

L'État exerce sur l'activité du Concessionnaire un contrôle technique dans les conditions de droit commun appliqué aux entreprises du secteur des transports.

En vue de garantir la sécurité des personnes et des biens transportés, les Infrastructures et les Matériels Ferroviaires sont maintenus en bon état et exploités conformément aux standards, normes et méthodes de maintenance et d'exploitation arrêtées par le Concessionnaire en référence aux pratiques habituelles de l'industrie ferroviaire, et aux recommandations de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Dans le cas où les dispositions arrêtées par le Concessionnaire s'avèreraient de manière flagrante incompatibles avec le respect des exigences de l'alinéa précédent, l'État peut, après avoir entendu le Concessionnaire, prescrire l'application des mesures nécessaires. Faute au Concessionnaire d'obtempérer, et quinze jours après mise en demeure restée sans effet, l'État peut faire exécuter d'office les travaux nécessaires, aux frais et risques du Concessionnaire.

Des dispositions particulières destinées à garantir la sécurité du transport ferroviaire et la protection de l'environnement peuvent, en cas de nécessité, être prises par Décret par l'État, le Concessionnaire préalablement entendu.

Le Règlement Général de Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire (RGS) est adopté et modifié par Décret pris sur proposition du Ministre chargé des transports, soit à l'initiative du Concessionnaire, soit à l'initiative du Ministre chargé des transports, le Concessionnaire préalablement entendu. Le RGS applicable à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession est celui en vigueur sur le réseau de la Société nationale des chemins de fer d'Ifriky (SNCFI) le jour précédant l'entrée en vigueur de la Convention de Concession.

Article 1-8. Protection de l'environnement

Le Concessionnaire est tenu de se conformer aux dispositions législatives et réglementaires relatives à la protection de l'environnement. Il prend, à ses frais, les mesures nécessaires à la remise en état ou à la restauration des sites et des sols lorsque les ouvrages ou équipements qu'il exploite portent atteinte à l'environnement ou ont été réalisés en violation des dispositions relatives à l'environnement. En cas de destruction ou de déclassement définitif d'ouvrage du Réseau Ferroviaire Concédé, le Concessionnaire prend les mesures nécessaires pour réparer les nuisances éventuelles causées au site par l'ouvrage en cause.

Sous réserve des dispositions du troisième alinéa du présent article, le Concessionnaire n'est toutefois pas responsable de la remise en état ou de la restauration des sites et des sols du Réseau Ferroviaire Concédé lorsque les atteintes portées à l'environnement en raison de l'Activité Ferroviaire sont antérieures à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession. L'État et le Concessionnaire prépareront conjointement, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la Convention de Concession, un plan d'action environnemental pour la remise en état et la restauration des sites et des sols du Réseau Ferroviaire Concédé contaminés antérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession. Le Concessionnaire est chargé de la mise en œuvre du plan d'action environnemental, qui s'échelonne sur une période maximale de cinq ans suivant sa préparation. L'État supportera l'intégralité des coûts associés à la mise en œuvre du plan d'action environnemental.

Dans le cas du non-respect par le Concessionnaire des modalités du plan d'action environnemental, et après qu'une mise en demeure de l'État au Concessionnaire soit restée sans effet pendant trois mois, l'État n'est plus soumis aux dispositions de l'alinéa précédent et peut obliger le Concessionnaire de se conformer, à ses seuls frais, à toute disposition législative ou réglementaire relative à l'environnement, incluant même celles qui obligeraient le Concessionnaire à remettre en état ou à restaurer des sites et des sols du Réseau Ferroviaire Concédé contaminés antérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession.

Article 1-9. Assurances

Le Concessionnaire s'engage à souscrire les polices d'assurances nécessaires à couvrir, sous réserve de franchises raisonnables, les risques liés à l'exploitation de l'Activité Ferroviaire sur le Réseau Ferroviaire Concedé. À cet effet, le Concessionnaire est tenu de souscrire une ou plusieurs polices d'assurance couvrant la responsabilité civile à l'égard des clients et des tiers ainsi que le risque d'incendie ou de destruction des biens du Réseau Ferroviaire Concedé. Le Concessionnaire s'engage à fournir à l'État, sur demande, copie des polices d'assurance afin que l'État puisse s'assurer du sérieux de celles-ci, ainsi que de l'étendue des risques couverts et des procédures d'indemnisation.

Article 1-10. Coopération avec les autres entreprises ferroviaires et avec les réseaux ferroviaires étrangers

Le Concessionnaire développe avec les autres entreprises ferroviaires exerçant leur activité sur le territoire national et avec les réseaux ferroviaires étrangers une politique active de coopération tendant à promouvoir le transport ferroviaire national et international.

À cet effet, et sous réserve selon le cas, des dispositions du droit de la concurrence ou des traités internationaux, le Concessionnaire signe tout accord de coopération et crée tout organe commun avec les autres entreprises ferroviaires et avec les réseaux ferroviaires étrangers de nature à favoriser la promotion et l'exécution du trafic ferroviaire national et international.

Article 1-11. Personnels du Concessionnaire

Les personnels du Concessionnaire sont régis par les dispositions du Code du travail applicables aux salariés du secteur privé. Ils sont affiliés au régime de retraites et de prévoyance sociale et médicale des salariés du secteur privé.

Le Concessionnaire arrête et modifie le statut de son personnel, en conformité avec les procédures du Code du travail.

Article 1-12. Reprise par le Concessionnaire de certains personnels de la SNCFI

Le Concessionnaire reprend à la date de mise en vigueur de la Convention de Concession les travailleurs de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya (SNCFI) dont elle communique la liste à l'État au plus tard quinze jours avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Le nombre total de travailleurs correspondants ne pourra être inférieur à Deux Mille (2 000).

L'État assume la responsabilité et supporte le coût de l'apurement de la situation des personnels repris par le Concessionnaire à la date de leur reprise, et notamment de l'apurement des salaires, cotisations sociales et de retraite, ainsi que de l'apurement des retraites des

travailleurs qui étaient antérieurement à leur reprise affiliés à un régime de retraites autre que celui des travailleurs du secteur privé.

Le Concessionnaire n'exerce aucune responsabilité d'aucune sorte à l'égard des travailleurs de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya (SNCFI) qu'elle ne reprend pas à la date de mise en vigueur de la présente convention de concession.

Article 1-13. Assermentation de certains agents du Concessionnaire

Les agents du Concessionnaire préposés à la perception des prix, au contrôle des titres de transport et à la surveillance du chemin de fer pourront être assermentés.

Article 1-14. Continuité de certains contrats conclus antérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession

Par exception aux dispositions de l'article 1-5, le Concessionnaire, du seul fait de la concession qui lui est octroyée, est substitué à la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya, anciennement responsable de l'exploitation de l'Activité Ferroviaire, dans l'exercice des droits et obligations de cette dernière à l'égard de tiers bénéficiaires des contrats signés antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la Convention de Concession dont la liste figure en Annexe C.

Toute obligation contractée par la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la Convention de Concession qui ne relève pas expressément des contrats figurant à l'annexe C est inopposable au Concessionnaire.

Le Concessionnaire ne reprend pas à sa charge les dettes, créances ou éléments de passif de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya dont les faits générateurs sont antérieurs à la date d'entrée en vigueur de la Convention de Concession, y compris pour les contrats figurant à l'Annexe C.

Article 1-15. Évolution de la législation ou de la réglementation mettant gravement et durablement en cause l'équilibre financier du Concessionnaire

Dans le cas où l'évolution de la législation ou de la réglementation, notamment de la législation fiscale, de la législation du travail ou de la législation relative à la sécurité et la protection de l'environnement conduirait à une modification des conditions d'exploitation de l'Activité Ferroviaire mettant gravement et durablement en cause l'équilibre financier du Concessionnaire, les parties conviennent de réexaminer, à la demande du Concessionnaire, les dispositions de la Convention de Concession. En cas d'accord, un avenant à la Convention de Concession est signé par les parties. Si, après un délai de six mois à partir de la demande du Concessionnaire, aucun accord n'a été trouvé, il est fait appel à la procédure arbitrale telle que définie à l'article 11-1.

TITRE 2 - DU RÉSEAU FERROVIAIRE CONCÉDÉ

Article 2-1. Constitution du Réseau Ferroviaire Concédé

Le Réseau Ferroviaire Concédé est constitué à la signature de la Convention de Concession par l'ensemble des Infrastructures Ferroviaires établies afin de permettre l'exploitation des services ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferroviaire national exploité à cette même date. Les éventuelles modifications à la configuration générale du Réseau Ferroviaire Concédé (intégration de lignes nouvelles, suppression de lignes) s'effectuent par avenant à la présente convention.

Le Réseau Ferroviaire Concédé fait partie du domaine public de l'État.

Les Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé sont constituées par les éléments suivants :

- terrains d'emprise
- infrastructure de la voie ferrée : corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés, aqueducs, plantations de protection des talus ; quais à voyageurs et à marchandises, accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades
- ouvrages d'art : ponts-rail, viaducs, ponceaux et autres ouvrages de franchissement d'obstacles par la voie ferrée ; ponts-route, passerelles, passages inférieurs et autres ouvrages de franchissement de la voie ferrée par le réseau routier ou piétonnier ; tunnels ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les chutes de pierres
- passages à niveau routiers et piétonniers, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ou piétonnière
- superstructure de la voie ferrée, notamment rails et contre-rails, traverses et longrines, attaches, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie
- chaussées des cours à voyageurs et marchandises, y compris les accès par route
- installations de sécurité et de signalisation de pleine voie et de gares et installations fixes de télécommunications, y compris les installations de production, transformation et distribution d'énergie électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications
- installations de transformation, de transport et de distribution de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaies et support

- bâtiments des gares, haltes et terminaux voyageurs, bâtiments des gares et terminaux marchandises
- installations d'éclairage public des abords des gares et des cours à voyageurs et marchandises
- bâtiments affectés spécifiquement au service des infrastructures
- ateliers et installations fixes d'entretien des matériels ferroviaires

Les biens meubles, même associés aux biens immobiliers précités, ne font pas partie des Infrastructures Ferroviaires.

Article 2-2. Mise à disposition et inventaire du Réseau Ferroviaire Concédé

Le Réseau Ferroviaire Concédé est mis à disposition du Concessionnaire par l'État sous le régime juridique de bien concédé.

Les Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé mises à disposition du Concessionnaire à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession et celles construites ultérieurement sur financement de l'État constituent les Biens de Retour de la concession. Les Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé construites ultérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de Concession sur financement du Concessionnaire constituent les Biens de Remise de la concession.

Le Concessionnaire a l'obligation, en fin de concession, de faire retour à l'État du Réseau Ferroviaire Concédé dans un état conforme à l'usage d'exploitation auquel il est destiné.

Le Concessionnaire tient à jour, dans les formes prescrites par l'État, l'inventaire permanent du Réseau Ferroviaire Concédé. Cet inventaire peut être à tout moment consulté et vérifié par l'État. Un inventaire initial est établi, aux frais du Concessionnaire, contradictoirement entre l'État et le Concessionnaire, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la présente Convention de Concession.

Article 2-3. Pouvoirs de gestion du Réseau Ferroviaire Concédé

Le Concessionnaire assure la gestion du Réseau Ferroviaire Concédé.

À ce titre, et sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables aux ouvrages déclarés d'intérêt général ou d'utilité publique, le Concessionnaire exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers du Réseau Ferroviaire Concédé. Il assume, sous réserve des dispositions ci-après relatives à l'aliénation des biens, tous droits et obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice au lieu et place de l'État.

Le Concessionnaire n'est toutefois pas autorisé à procéder à l'aliénation des biens du Réseau Ferroviaire Concédé. Cette disposition ne s'applique pas aux matériaux, composants et matériels

provenant des opérations de maintenance, renouvellement et aménagement des Infrastructures Ferroviaires que le Concessionnaire peut vendre à son profit, ainsi qu'indiqué à l'article 3-3 ci-dessous.

Article 2-4. Autorisations d'occupation et baux

Le Concessionnaire peut, pour tout bien immobilier du Réseau Ferroviaire Concédé, accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Toutefois, les autorisations d'occupation ou les baux consentis par le Concessionnaire sont soumis au contreseing de l'État dans le cas où leur durée excède la durée restant à courir de la concession.

Article 2-5. Biens cessant d'être affectés au service ferroviaire

Les terrains et autres biens immeubles du Réseau Ferroviaire Concédé qui cessent d'être affectés au service ferroviaire ou aux services complémentaires au service ferroviaire et aux activités liées et/ou qui ne présentent pas de perspectives raisonnables d'utilisation future en relation avec lesdits services et activités sont remis par le Concessionnaire, sans délai et sans indemnité, à la disposition de l'État. La remise s'effectue soit à l'initiative du Concessionnaire, soit à la demande expresse de l'État, le Concessionnaire entendu.

Article 2-6. Reprise par l'État de biens du Réseau Ferroviaire Concédé

Les biens immobiliers appartenant au Réseau Ferroviaire Concédé et qui sont utilisés par le Concessionnaire pour la poursuite de son activité ne peuvent être repris par l'État ou cédés à des collectivités territoriales que pour des motifs d'utilité publique, et moyennant soit la reconstitution préalable par l'État du bien repris, soit le versement au Concessionnaire d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution du bien repris. Cette indemnité est évaluée et versée de telle sorte qu'elle permette au Concessionnaire de procéder à la reconstitution du bien repris préalablement à la date de reprise effective.

Article 2-7. Acquisition de terrains par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique

Le Concessionnaire est investi, pour l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation des opérations d'aménagement des Infrastructures Ferroviaires, des droits que la législation et la réglementation confèrent à l'Administration pour l'acquisition de terrains par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique. Les terrains sont acquis par le Concessionnaire pour le compte de l'État et sont incorporés au domaine public. Le financement de l'acquisition est assuré par le Concessionnaire, sauf accord de l'État pour assurer ledit financement en partie ou en totalité.

Article 2-8. Implantation de lignes et canalisations dans les emprises du Réseau Ferroviaire Concédé

L'implantation par des tiers sur les terrains d'emprise du Réseau Ferroviaire Concédé de lignes et de canalisations de service public ou privé, notamment d'artères de télécommunications, ouvrages de transport et de distribution d'énergie électrique, de gaz, d'hydrocarbures, d'eaux potables et usées est réglée par contrat passé entre le Concessionnaire et le gestionnaire ou concessionnaire du service en cause.

Le contrat est soumis au contreseing de l'État dans le cas où sa durée excède la durée restant à courir de la concession.

Article 2-9. Passages à niveau publics

Les passages à niveau à l'intersection des lignes ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé et de la voirie routière publique sont autorisés par arrêté du Ministre chargé des routes, le Concessionnaire entendu.

L'arrêté précise les équipements à mettre en place et les conditions de l'éventuel gardiennage du passage par le Concessionnaire.

Les travaux routiers et ferroviaires de création du passage sont réalisés et financés par l'État.

Le Concessionnaire est chargé de l'entretien des installations et signaux ferroviaires du passage et du dégagement des losanges de visibilité. L'État (ou la structure désignée par lui dans l'arrêté visé à l'alinéa premier du présent article) est chargé de la mise en place et de l'entretien des signaux routiers.

Les charges engagées par le Concessionnaire en matière d'entretien et d'exploitation des passages à niveau visés au présent article sont couvertes pour moitié par une contribution de l'État versée au Concessionnaire. Le montant de la contribution fait l'objet d'une évaluation transmise annuellement par le Concessionnaire à une date fixée par l'État. Le versement de la contribution s'effectue par acomptes trimestriels égaux au quart de l'évaluation, et de valeur premier jour du trimestre civil.

Article 2-10. Passages à niveau privés

L'établissement de passages à niveau à l'intersection des lignes ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé et de voies routières ou piétonnières privées peut être autorisé par le Concessionnaire.

Les modalités de création, d'entretien et de gestion de ces passages sont fixées par Conventions spéciales entre le Concessionnaire et les bénéficiaires. La convention spéciale est

soumise au contreseing de l'État dans le cas où sa durée excède la durée restant à courir de la concession.

Article 2-11. Protection des personnes, biens, ouvrages et installations

Les mesures de police et les dispositions nécessaires pour assurer la protection des personnes, biens, ouvrages et installations dans les limites du Réseau Ferroviaire Concedé sont arrêtées par le Ministre chargé de la sécurité, le Concessionnaire entendu.

Les tâches de police sont assurées par l'État et sont à sa charge.

Les tâches de gardiennage sont assurées par le Concessionnaire et sont à sa charge.

Les agents de la police, de l'armée ou des douanes chargés, en application des dispositions du présent article, du service d'ordre dans les trains ou de la surveillance du chemin de fer sont transportés gratuitement dans les trains lorsqu'ils accomplissent leurs fonctions. Cette obligation ne donne pas lieu à compensation financière au profit du Concessionnaire.

TITRE 3 - DE LA GESTION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Article 3-1. Délégation de la maîtrise de l'ouvrage au Concessionnaire

L'État délègue au Concessionnaire la maîtrise de l'ouvrage de tous travaux et opérations à conduire sur le Réseau Ferroviaire Concédé. Le Concessionnaire organise l'utilisation et assure l'exploitation des Infrastructures Ferroviaires ; il arrête les programmes de maintenance, renouvellement et aménagement des Infrastructures Ferroviaires et en effectue ou fait effectuer les travaux.

Les règles de passation des marchés de travaux et de fournitures sont librement arrêtées par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire supporte directement l'intégralité des charges relatives à l'exploitation, la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des Infrastructures Ferroviaires, sous réserve, d'une part, de la prise en charge par l'État des investissements d'aménagement des infrastructures liés à l'exploitation de services à titre de service public, telle qu'elle serait éventuellement spécifiée dans les conventions signées entre l'État et le Concessionnaire dans le cadre des dispositions de l'article 5-1 ci-dessous, et, d'autre part, des dispositions prévues à l'article 2-7 en matière d'acquisition de terrains.

L'État peut, s'il le juge approprié, accorder sa garantie aux emprunts souscrits par le Concessionnaire pour le financement des travaux de renouvellement et d'aménagement.

Les emprunts souscrits par le Concessionnaire pour le financement des travaux de renouvellement et d'aménagement sont soumis au contreseing de l'État lorsque leur durée excède la durée restant à courir de la concession.

Article 3-2. Intégration des travaux au Réseau Ferroviaire Concédé

L'ensemble des travaux de maintenance, renouvellement et aménagement des Infrastructures Ferroviaires réalisés par le Concessionnaire sont intégrés au Réseau Ferroviaire Concédé à la date de leur réception.

Toutefois, le Concessionnaire est autorisé à vendre à son profit tous matériaux et composants résiduels et usagés et tous matériels de dépose et de démolition provenant des opérations de maintenance et des opérations de renouvellement et d'aménagement des Infrastructures Ferroviaires.

Article 3-3. Embranchements ferroviaires particuliers

Le Concessionnaire peut établir ou promouvoir l'établissement d'embranchements ferroviaires particuliers et d'installations spécialisées pour le transport par voie ferrée dans l'enceinte des entreprises industrielles, commerciales et portuaires.

Les modalités de construction, de financement et d'exploitation des embranchements particuliers et voies-mères d'embranchements sont arrêtées par des contrats particuliers négociés librement entre le Concessionnaire et les propriétaires ou utilisateurs des embranchements. Ces contrats sont toutefois soumis au contreseing de l'État dans le cas où leur durée excède la durée restant à courir de la concession.

Article 3-4. Systèmes de télécommunications

Le Concessionnaire peut exploiter lui-même tous systèmes de télécommunications utiles pour l'Activité Ferroviaire.

Le Concessionnaire peut négocier avec les opérateurs ferroviaires avec lesquels il passe des conventions d'utilisation d'infrastructures, dans les conditions prévues au titre 6, des contrats visant à l'utilisation des systèmes de télécommunications visés à l'alinéa ci-dessus par lesdits opérateurs pour les besoins de leur Activité Ferroviaire.

Le Concessionnaire peut, dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires relatives aux télécommunications, s'associer avec des opérateurs de télécommunications pour la création et l'exploitation de tous systèmes de télécommunications implantés dans les emprises du Réseau Ferroviaire Concédé.

Article 3-5. Agrément par l'État des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires

Les opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires projetées sont soumises par le Concessionnaire à l'agrément de l'État.

Pour chaque opération projetée, le Concessionnaire prépare un descriptif technique et un échéancier prévisionnel de réalisation, chiffre le montant prévisionnel de l'investissement et en donne la justification technique et économique ; il indique l'échéancier prévisionnel d'amortissement de l'investissement et les modalités envisagées pour son financement.

L'agrément de l'État est donné par décision conjointe du Ministre chargé des transports et du Ministre chargé des finances, sur recommandation du Comité de suivi visé à l'article 12-1, au plus tard dans un délai de trois mois après la demande du Concessionnaire.

En fin de concession, et quelles qu'en soient les circonstances, l'État est redevable au Concessionnaire d'une indemnité égale à la fraction non amortie, telle qu'elle figure au bilan du

Concessionnaire, de l'investissement correspondant aux opérations qui ont fait l'objet d'un agrément dans les conditions prévues au présent article.

Article 3-6. Opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires non agréées par l'État

Les opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures proposées par le Concessionnaire et pour lesquelles l'État a refusé l'agrément visé à l'article 3-6 ci-dessus peuvent toutefois être réalisées par le Concessionnaire, sauf objection formelle de l'État.

L'objection doit être dûment motivée et ne peut être fondée que sur le fait que l'opération porterait atteinte à la sécurité ferroviaire, aux règles de protection de l'environnement ou aux règles d'urbanisme et/ou d'occupation des sols.

La partie non amortie de l'investissement correspondant aux opérations visées au présent article ne donne pas lieu à indemnisation du Concessionnaire par l'État en fin de concession.

Les emprunts éventuellement souscrits par le Concessionnaire pour assurer le financement des opérations visées au présent article ne peuvent pas bénéficier de la garantie de l'État.

Article 3-7. Travaux de réhabilitation ou d'aménagement en cours

Les biens faisant l'objet de travaux de réhabilitation ou d'aménagement à la date d'entrée en vigueur de la Convention de Concession seront mis à disposition du Concessionnaire en l'état et seront achevés par le Concessionnaire aux frais de l'État. Le Concessionnaire recevra à cette fin délégation de l'État du rôle de maître d'ouvrage et, si nécessaire, de maître d'œuvre, ainsi que des ressources financières nécessaires. Un inventaire particulier des travaux en cours figure en Annexe D.

TITRE 4 - DES SERVICES FERROVIAIRES COMMERCIAUX EXPLOITÉS PAR LE CONCESSIONNAIRE

Article 4-1. Services Ferroviaires Commerciaux

Les services ferroviaires dits commerciaux exploités par le Concessionnaire sont les services ferroviaires de transport que le Concessionnaire considère comme pouvant dégager une rentabilité adéquate eu égard aux objectifs de performance financière qu'il se fixe. La nature, la configuration, l'organisation technique et commerciale et la tarification des Services Ferroviaires Commerciaux sont librement arrêtés par le Concessionnaire.

Article 4-2. Services de transport de bout en bout et services multimodaux

Le Concessionnaire est autorisé à exploiter ou à faire exploiter des transports routiers en approche ou en continuation des Services Ferroviaires Commerciaux de marchandises et de voyageurs.

Le Concessionnaire peut également passer tout accord avec tout opérateur visant l'exécution de services commerciaux de transport de marchandises ou de voyageurs "de bout en bout" ou la mise en œuvre de plusieurs techniques de transport.

Des services ferroviaires commerciaux de transport de marchandises

Article 4-3. Configuration et organisation des services commerciaux marchandises

Le Concessionnaire définit librement en tenant compte de leur intérêt commercial et de leur rentabilité la nature, la configuration et l'organisation technique et commerciale des Services Ferroviaires Commerciaux de transport de marchandises.

Article 4-4. Contrats particuliers de transport marchandises

Le Concessionnaire est autorisé à passer avec un ou plusieurs expéditeurs ou destinataires de marchandises des contrats particuliers fixant, pour le transport de ces marchandises, des conditions et des prix différents de ceux qui résulteraient des tarifs commerciaux et adaptés à la nature particulière des transports à effectuer.

Les termes des contrats ne sont pas rendus publics.

Article 4-5. Activités d'auxiliaire de transport

Le Concessionnaire peut exercer les activités d'auxiliaire et notamment de commissionnaire de transport et assurer soit lui-même, soit par un intermédiaire dont il répond, des prestations complémentaires au transport des marchandises, telles l'enlèvement, la livraison, l'entreposage, le chargement, le déchargement, le conditionnement et toute opération annexe au transport principal.

Des services ferroviaires commerciaux de transport de voyageurs

Article 4-6. Configuration et organisation des transports commerciaux voyageurs réguliers

Le Concessionnaire définit librement en tenant compte de leur intérêt commercial et de leur rentabilité la nature, la configuration et l'organisation technique et commerciale des Services Ferroviaires Commerciaux réguliers de transport de voyageurs, notamment pour ce qui concerne les types de prestations offertes (classes des voitures, transport des bagages, mise à disposition de places couchées), la fréquence de desserte, les points d'arrêt, les horaires, la composition des trains et les conditions particulières d'accès aux trains.

Les informations utiles sur la configuration desdits services sont mis à la disposition du public. Les conditions d'utilisation des titres de transport doivent pouvoir être précisées lors de l'achat de ces titres.

Toute modification de la configuration des services est portée à la connaissance du public par le Concessionnaire quinze jours calendaires au moins avant la date de son entrée en vigueur. Le Concessionnaire s'interdit, hors cas de force majeure, d'apporter toute modification inopinée à la configuration desdits services.

Article 4-7. Contrats particuliers de transport voyageurs

Le Concessionnaire peut conclure avec des tiers, au titre des services commerciaux de transport des voyageurs, des contrats particuliers dont les conditions sont fixées de gré à gré. Ces contrats peuvent prévoir que le service sera assuré par des voitures ou des circulations spéciales et que des prestations connexes au voyage seront fournies.

Les termes des contrats particuliers ne sont pas rendus publics.

Des prix des services ferroviaires commerciaux

Article 4-8. Prix des services ferroviaires commerciaux - Principes généraux

Les prestations fournies par le Concessionnaire au titre des Services Ferroviaires Commerciaux donnent lieu de la part de la clientèle au paiement d'un prix.

Le prix perçu pour une prestation donnée ne peut, sauf cas d'opération promotionnelle non renouvelable d'une durée strictement limitée dans le temps et en tout état de cause moindre qu'une année, être inférieur aux charges érudables à long terme imputables à la prestation.

Article 4-9. Modalités d'établissement des prix

Les prix des prestations fournies au titre des Services Ferroviaires Commerciaux sont fixées, dans le cadre général des dispositions de l'article 4-8 ci-dessus, soit en application de tarifs commerciaux publics, soit en application de contrats particuliers conclus entre le Concessionnaire et ses clients.

Les tarifs commerciaux publics sont établis et révisés librement par le Concessionnaire. Les tarifs commerciaux peuvent inclure des réductions, dites commerciales, destinées à promouvoir le trafic, améliorer les conditions d'utilisation des moyens et, de manière générale, augmenter la rentabilité des services. Les tarifs commerciaux publics sont portés à la connaissance du public par le Concessionnaire quinze jours calendaires au moins avant la date de leur entrée en vigueur.

Les prix fixés au titre des contrats particuliers sont librement arrêtés par le Concessionnaire après négociation avec les clients. Les prix fixés au titre des contrats particuliers ne sont pas rendus publics.

Article 4-10. Prix de transport intermodal et international

Le Concessionnaire peut, dans le cadre des services commerciaux de transport multimodal ou international des marchandises ou des voyageurs auxquels il participe, mettre en application des prix de transport multimodal ou international.

Ces prix sont établis dans les mêmes conditions que celles précisées aux articles 4-8 et 4-9 ci-dessus.

TITRE 5 - DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSÉES AU CONCESSIONNAIRE

Article 5-1. Services Ferroviaires Exploités à Titre d'Obligation de Service Public

A la demande expresse de l'État ou des collectivités territoriales publiques, le Concessionnaire exploite, à titre d'obligation de service public, des services ferroviaires de transport de marchandises et des services, réguliers ou non, de transport de voyageurs autres que les services commerciaux visés au Titre 4 ci-dessus.

Ces services sont exploités dans le cadre de conventions passées entre le Concessionnaire et l'État ou la ou les collectivités concernées.

Les conventions précisent notamment la configuration du service offert (en particulier, pour ce qui concerne les services réguliers voyageurs : fréquence des dessertes, horaires approximatifs, classes des voitures et nombre de sièges offerts, points d'arrêt, conditions d'accès des voyageurs au service, condition de transport des bagages), le prix à percevoir auprès des usagers par le Concessionnaire au titre des prestations fournies, ainsi que les modalités particulières éventuelles d'acquisition, de financement et d'exploitation des installations et matériels à mettre en œuvre.

Les conventions prévoient le versement au Concessionnaire par l'État d'une contribution pour obligation de service public et en précisent les modalités de calcul et de versement. Le montant de la contribution est déterminé de manière à ce que la somme des recettes perçues par le Concessionnaire auprès des usagers du service et du montant de la contribution couvre la totalité des charges qui seraient imputables au service concerné dans le contexte d'une gestion efficace de l'activité par le Concessionnaire et contribue de manière raisonnable à la couverture des charges de structure de l'exploitation ferroviaire.

Le Concessionnaire cesse l'exploitation du service en cas de défaut de versement de la contribution pour obligation de service public tel que prévu à la convention correspondante.

Article 5-2. Tarifs réduits imposés au Concessionnaire

Le Ministre chargé des transports peut imposer au Concessionnaire d'appliquer, de manière temporaire ou permanente, sur certains des Services Ferroviaires Commerciaux et/ou au profit de certains clients desdits services, des prix inférieurs aux tarifs commerciaux publics fixés par le Concessionnaire. Cette obligation est considérée comme une obligation de service public et ouvre droit à une compensation financière à verser par l'État au profit du Concessionnaire, dans les conditions stipulées à l'article 5-3 ci-dessous.

Article 5-3. Compensation financière des obligations de service public

Les obligations éventuellement imposées par l'État, soit en matière d'exploitation de services à titre d'obligation de service public en vertu de l'article 5-1, soit en matière de prix des Services Ferroviaires Commerciaux en vertu de l'article 5-2, soit, de manière générale, toute décision de l'État dans le domaine spécifique à l'Activité Ferroviaire non prévue à la présente Convention de Concession et entraînant pour le Concessionnaire une diminution de son résultat ouvrent droit à une compensation financière de l'État, dite contribution pour obligation de service public.

Sous réserve des dispositions particulières fixées par les conventions visées à l'article 5-1, le montant de la contribution compense l'incidence sur le résultat d'exploitation du Concessionnaire. L'évaluation dudit montant est effectuée d'un commun accord entre le Ministre chargé des transports et le Concessionnaire, préalablement à l'entrée en vigueur de l'obligation. Le règlement de la contribution s'effectue par acomptes trimestriels de valeur premier jour du trimestre civil.

Dans tous les cas, le défaut de paiement de la contribution par l'État entraîne, sans qu'il soit besoin d'autre formalité, l'annulation de l'obligation imposée au Concessionnaire.

Article 5-4. Réquisition des moyens du Concessionnaire

Lorsque sont gravement menacées la sécurité publique, la sécurité intérieure ou la sécurité extérieure de l'État, et que des troupes, du matériel, des vivres ou des secours doivent être acheminés d'urgence vers l'un des points du territoire national desservi par le chemin de fer, le Concessionnaire met sans délai l'ensemble de ses moyens à la disposition de l'État, sur réquisition prise dans les conditions réglementaires.

L'État se réserve explicitement le droit, dans de telles circonstances, de prendre toutes mesures qu'il estime utile, y compris la prise en main directe de la gestion de l'Activité Ferroviaire, pour une période dont la durée est fixée par Décret.

Les charges supportées par le Concessionnaire en application des dispositions du présent article donnent lieu au versement d'une indemnité compensatrice dont le montant est arrêté par l'État sur proposition du Concessionnaire.

TITRE 6 - DE L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU FERROVIAIRE CONCEDÉ PAR D'AUTRES OPÉRATEURS

Des Licences d'Exploitation de Transport Ferroviaire sur le Réseau Ferroviaire Concedé

Article 6-1. Licences d'Exploitation de Transport Ferroviaire sur le Réseau Ferroviaire Concedé

L'État délivre à des Opérateurs de Transport Ferroviaire des Licences d'Exploitation de Transport Ferroviaire sur le Réseau Ferroviaire Concedé dans les seuls cas suivants :

- (a) lorsque le Concessionnaire se propose de déléguer à l'Opérateur de Transport Ferroviaire l'exploitation technique et commerciale de certains services de transport de marchandises ou de voyageurs dans le cadre des dispositions prévues à l'article 1-4 ci-dessus ;
- (b) lorsque le Concessionnaire, sans déléguer à l'Opérateur de Transport Ferroviaire l'exploitation technique et commerciale de certains services de transport de marchandises ou de voyageurs, fait connaître à l'État qu'il n'a pas d'objection à l'exploitation des services de transport envisagés par ledit opérateur ;
- (c) lorsque l'Opérateur de Transport Ferroviaire exploite un service de transport ferroviaire à titre d'obligation de service public, et a été sélectionné à la suite d'un appel à la concurrence auquel le Concessionnaire avait le droit de participer ;
- (d) lorsque l'Opérateur de Transport Ferroviaire est une entreprise concessionnaire de l'activité ferroviaire sur une infrastructure connectée au Réseau Ferroviaire Concedé. La licence ne peut alors concerner, sauf accord du Concessionnaire, que les services de transport ayant soit leur origine, soit leur destination dans l'une des gares situées sur l'infrastructure ferroviaire dont l'entreprise est concessionnaire ; et
- (e) en cas de manquement grave du Concessionnaire à l'égard d'un client ou d'un groupe de clients. La licence est alors délivrée soit directement au client ou groupe de clients, soit à un Opérateur de Transport Ferroviaire agissant pour le compte du client ou du groupe de clients. Sauf accord du Concessionnaire, les services de transport ferroviaire objet de la licence ne peuvent être que ceux ayant fait l'objet du manquement grave de la part du Concessionnaire et ne peuvent être fournis qu'au client ou groupe de clients en cause.

Article 6-2. Cas de manquement grave de la part du Concessionnaire à l'égard d'un client ou groupe de clients

Sont considérés comme cas de manquement grave de la part du Concessionnaire à l'égard d'un client ou groupe de clients, au sens de l'article 6-1, alinéa (e) ci-dessus, les cas suivants :

- (1) lorsque constituent un abus manifeste de position dominante les tarifs de transport appliqués par le Concessionnaire à un client ou groupe de clients pour un trafic donné présentant un caractère essentiel pour l'activité dudit client ou groupe de clients ; ou
- (2) lorsque le Concessionnaire applique durablement à un trafic donné qui lui est confié par un client ou un groupe de clients des conditions d'acheminement discriminatoires par rapport aux conditions appliquées aux autres clients de même importance pour le trafic en cause, lorsque lesdites conditions sont gravement préjudiciables à l'activité du client ou groupe de clients ; ou
- (3) lorsque le Concessionnaire refuse durablement, de manière franche ou dilatoire, de fournir un service de transport à un client ou groupe de clients pour l'activité duquel le service en cause présente un caractère essentiel, et alors que la fourniture d'un service semblable est assuré à d'autres clients ; ou
- (4) lorsque le Concessionnaire est dans l'incapacité de fournir durablement à un client ou un groupe de clients pour lequel le transport ferroviaire présente un caractère essentiel pour son activité, les services ferroviaires de transport adéquats sur le plan des capacités offertes ou de la qualité du service rendu, ou du prix du service.

Il est convenu que, en tout état de cause, les tarifs appliqués par le Concessionnaire ne pourront être considérés comme constituant un abus de position dominante ou comme inadéquats au sens respectifs des cas (1) et (4) ci-dessus que si lesdits tarifs sont supérieurs au double du montant des charges (y inclus amortissements et charges en capital relatifs aux matériels roulants, calculés sur la base des coûts de renouvellement) directement imputables au trafic en cause, telles que déterminées selon les méthodes habituellement utilisées dans l'industrie des transports ferroviaires.

Article 6-3. Procédures d'instruction des cas de manquement grave du Concessionnaire à l'égard d'un client ou groupe de clients

Lorsqu'un client ou un groupe de clients estime se trouver dans un des cas (1), (2), (3) ou (4) visés à l'article 6-2 et souhaite en conséquence bénéficier d'une Licence d'Exploitation de Transport Ferroviaire soit pour lui-même ou pour un opérateur agissant pour son compte, il en fait la demande à l'État. La demande est accompagnée des éléments justificatifs adéquats.

Dans le cas où l'État estime que la demande est susceptible d'être recevable, il transmet au Concessionnaire, pour observations, copie du dossier adressé par le client ou le groupe de clients. Lorsque le Concessionnaire estime que le client ou groupe de clients ne se trouve pas dans l'un des cas (1), (2), (3) ou (4) visés à l'article 6-2, il le fait connaître à l'État, dans les trente jours au plus tard suivant la réception de la copie du dossier transmis par l'État. La position du Concessionnaire est justifiée par tous documents appropriés.

Si, après avoir pris connaissance de la position du Concessionnaire, l'État confirme son intention de donner suite à la demande du client ou du groupe de clients, le Concessionnaire peut, dans un délai de quinze jours après notification par l'État, demander à ce que la recevabilité de la demande du client ou du groupe de clients soit confirmée par un arbitrage conduit par trois arbitres, l'un désigné par le Concessionnaire, l'autre par le client ou groupe de clients en cause, le troisième d'un commun accord par les deux premiers ; faute à l'une ou l'autre des parties de désigner son arbitre dans un délai de trente jours à compter de la demande d'arbitrage par le Concessionnaire, ou faute aux arbitres désignés par les parties d'aboutir dans un délai de trente jours à un accord sur la nomination du troisième arbitre, le ou les arbitres restant à désigner est ou sont désigné(s) par le Président du Tribunal de Commerce de Chella saisi par la partie la plus diligente. L'État ne peut alors délivrer la Licence d'Exploitation de Transport Ferroviaire que si la procédure arbitrale confirme que le client ou le groupe de clients concerné se trouve bien dans l'un des cas (1), (2), (3) ou (4) visés à l'article 6-2.

Des Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé

Article 6-4. Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires - Généralités

Le Concessionnaire passe des conventions d'utilisation des infrastructures du Réseau Ferroviaire Concédé avec les Opérateurs de Transport Ferroviaire titulaires d'une Licence d'Exploitation de Transport Ferroviaire délivrées par l'État dans les conditions précisées à l'article 6-1 ci-dessus. Les conventions ne permettent l'utilisation des Infrastructures Ferroviaires que pour l'exploitation des services de transport pour lesquels la licence est délivrée.

Le Concessionnaire adresse copie des conventions au Ministre chargé des transports. Les termes des conventions ne sont pas rendus public, sauf pour ce qui concerne les conventions signées avec les Opérateurs de Transport Ferroviaire titulaires d'une licence délivrée au titre des dispositions de l'alinéa (c) de l'article 6-1.

Article 6-5. Négociation des Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires avec les titulaires de licences (a) et (b)

Le Concessionnaire négocie librement les conventions passées avec les Opérateurs de Transport Ferroviaire titulaires des licences délivrées par l'État au titre des dispositions des ali-

nés (a) et (b) de l'article 6-1. La rémunération perçue par le Concessionnaire au titre d'une telle convention ne peut toutefois être inférieure au montant des charges supportées par le Concessionnaire et directement imputables au service en cause.

Article 6-6. Négociation des Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires avec les titulaires de licences (c), (d) et (e)

Le Concessionnaire s'engage à négocier les conventions passées avec les Opérateurs de Transport Ferroviaire titulaires des licences délivrées par l'État au titre des dispositions des alinéas (c), (d) et (e) de l'article 6-1 de manière à ce que, compte tenu du service en cause, il ne soit pas imposé audit opérateur des mesures discriminatoires par rapport à celles appliquées aux autres utilisateurs des infrastructures. Par autres utilisateurs des infrastructures, il convient d'entendre soit le Concessionnaire lui-même, soit les autres opérateurs avec lesquels le Concessionnaire a passé des conventions d'utilisation des infrastructures.

À défaut pour le Concessionnaire et l'opérateur de se mettre d'accord sur les termes de la convention, ces termes sont arrêtés par décision du Ministre chargé des transports, en conformité avec les propositions d'un groupe d'experts, l'un désigné par le Concessionnaire, le second par l'opérateur, et le troisième d'un commun accord par les deux précédents ou, à défaut, par le Ministre chargé des transports.

Lorsque le désaccord entre le Concessionnaire et l'opérateur porte sur le montant de la rémunération à percevoir par le Concessionnaire au titre de la convention, ledit montant est fixé par décision du Ministre chargé des transports, en conformité avec les propositions du groupe d'experts visé à l'alinéa précédent, à un niveau qui ne peut être inférieur au montant des charges supportées par le Concessionnaire et imputables au service en cause, augmenté de cinquante pour cent au titre de contribution à la couverture des charges de structure du Concessionnaire.

TITRE 7 - DES MATÉRIELS FERROVIAIRES

Article 7-1. Matériels Ferroviaires utilisés par le Concessionnaire

Les Matériels Ferroviaires (engins de traction, wagons, voitures et engins automoteurs voyageurs, engins de maintenance de la voie, engins de secours, et, de manière générale, tous engins et véhicules conçus pour rouler sur la voie ferrée) utilisés par le Concessionnaire au titre de l'exploitation de l'Activité Ferroviaire sont soit propriété du Concessionnaire, soit propriété de tiers et pris en location par le Concessionnaire dans le cadre de contrats librement négociés par le Concessionnaire et ses co-contractants.

Article 7-2. Matériels Ferroviaires de transport utilisés pour des services exploités à titre d'obligation de service public

Les Matériels Ferroviaires de transport utilisés par le Concessionnaire pour l'exploitation de services ferroviaires à titre d'obligation de service public peuvent être apportés à titre gratuit au Concessionnaire par l'État (ou la collectivité locale à l'origine de l'obligation). La liste des matériels concernés est, le cas échéant, précisée dans les conventions de service signées entre l'État (ou la collectivité locale) et le Concessionnaire au titre des dispositions de l'article 5-1 ci-dessus.

Le Concessionnaire est tenu de souscrire une assurance couvrant les dommages et pertes des matériels visés au présent article.

Article 7-3. Wagons de particuliers

Le Concessionnaire peut autoriser et promouvoir l'utilisation, pour les transports qu'il exploite, de Matériels Ferroviaires appartenant à des tiers, notamment les wagons dits de particuliers pour ce qui concerne les transports de marchandises.

Article 7-4. Matériels Ferroviaires utilisés par les autres Opérateurs de Transport Ferroviaire

Les Matériels Ferroviaires utilisés par les Opérateurs de Transport Ferroviaire titulaires d'une Licence d'Exploitation de Transport Ferroviaires sur le Réseau Ferroviaire Concédé sont soumis à l'agrément technique du Concessionnaire. Le refus d'agrément est toujours motivé ; il ne peut se fonder que sur la non-conformité des matériels aux normes de gabarit et de poids et aux normes de sécurité arrêtées par le Concessionnaire.

Article 7-5. Droit de préemption de l'État sur les ventes de matériels ferroviaires par le Concessionnaire.

Sous réserve des dispositions de l'article 10-7, alinéa (b) ci-dessous, le Concessionnaire est libre d'aliéner les matériels ferroviaires dont il est propriétaire. Toutefois, l'État dispose d'un droit de préemption pour l'acquisition des biens concernés.

Les contrats de vente de ces biens passés par le Concessionnaire avec des tiers ne deviennent exécutoires qu'après une période de trente jours après qu'ils aient été portés à la connaissance de l'État, et sous réserve qu'au plus tard à l'expiration de ladite période l'État n'ait pas fait connaître son intention de se substituer à l'acquéreur, dans les mêmes conditions que celles fixées aux contrats.

Ne sont pas concernés par les dispositions de l'alinéa précédent les matériels et équipements divers du Concessionnaire, autres que les matériels ferroviaires, même utilisés au titre de l'exploitation ferroviaire.

Article 7-6. Acquisition par le Concessionnaire des matériels ferroviaires de la SNCFI en début de concession

Le Concessionnaire conclut à la date d'entrée en vigueur de la concession un contrat pour l'acquisition des matériels ferroviaires de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya. Ce contrat est conclu sur une base commerciale et est réputé indépendant de la Convention de Concession.

TITRE 8 - DE LA REDEVANCE DE CONCESSION

Article 8-1. Redevance de Concession - Généralités

En contrepartie de la mise à disposition des Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé et du droit d'exploiter les services ferroviaires accordé au Concessionnaire, le Concessionnaire est redevable à l'État d'une redevance, dite "Redevance de Concession".

La Redevance de Concession est due à partir de l'exercice annuel qui suit le premier anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente Convention de Concession.

La Redevance de Concession est considérée, sur le plan comptable et fiscal, comme une charge d'exploitation du Concessionnaire relative à l'exercice auquel elle se rapporte.

Article 8-2. Montant de la Redevance de Concession

Le montant annuel de la Redevance de Concession visée à l'article 8-1 ci-dessus payable par le Concessionnaire au titre de l'exercice (n) est égal à la somme de deux éléments :

- (a) un élément fixe $F(n)$ dont le montant est déterminé en annexe B ; et
- (b) un élément variable égal au pourcentage ci-après du chiffre d'affaires hors taxes de l'Activité Ferroviaire du Concessionnaire pendant l'exercice considéré, soit

[x] pour cent pour le premier exercice pour lequel est due la redevance de concession ;

[y] pour cent pour les deuxième et troisième exercices ;

[z] pour cent pour les quatrième, cinquième et sixième exercices ; et

[w] pour cent pour les exercices ultérieurs.

Par chiffre d'affaires hors taxes de l'Activité Ferroviaire, on entend la somme des éléments ci-après :

- . produits générés par les services de transport ferroviaire exploités par le Concessionnaire, transports en service exclus, soit : produits des transports commerciaux de marchandises et de voyageurs, produits des services exploités à titre d'obligation de service public (recettes perçues des usagers plus contribution pour obligation de service public à verser par l'État), compensations financières dues par l'État au profit du Concessionnaire au titre des obligations de service public visées au Titre 5 ;

- . rémunération du Concessionnaire au titre de l'utilisation des infrastructures de transport par d'autres Opérateurs de Transport Ferroviaire ; et
- . redevances, loyers et produits divers provenant de la gestion des biens immobiliers du Réseau Ferroviaire Concedé.

Article 8-3. Paiement de la Redevance de Concession

La Redevance de Concession visée à l'article 8-1 ci-dessus est payée par tranches trimestrielles, chaque tranche étant payable au plus tard soixante jours après la fin du trimestre auquel elle se rapporte. Le montant de chaque tranche trimestrielle est égal à la somme du quart du montant de la partie fixe $F(n)$ et de la partie variable relative au trimestre en cause. La partie variable est déterminée à partir du chiffre d'affaires provisoire dudit trimestre, tel qu'il est connu par le Concessionnaire à la veille du paiement de la tranche, correction faite, le cas échéant, des écarts entre chiffre d'affaires provisoire et chiffre d'affaires définitif des trimestres précédents.

Tout retard de paiement par le Concessionnaire de la Redevance de Concession donne lieu à l'application à l'encontre du Concessionnaire d'une pénalité de retard calculée au taux de réescompte de la Banque centrale majoré de deux pour-cent.

TITRE 9 - DISPOSITIONS COMPTABLES ET FISCALES

Article 9-1. Comptabilité du Concessionnaire

Le Concessionnaire tient ses comptes en la forme commerciale, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux dispositions de la présente Convention.

Des comptes de bilan spécifiques à la concession, dont la nomenclature et le fonctionnement précisés en Annexe A, sont ouverts par le Concessionnaire.

Article 9-2. Dispositions fiscales

Le Concessionnaire est soumis aux dispositions fiscales de droit commun applicable aux entreprises commerciales, industrielles et prestataires de services.

Il bénéficie toutefois des dispositions fiscales particulières applicables aux entreprises concessionnaires, notamment pour ce qui concerne les amortissements de caducité et les provisions pour renouvellement, dans les conditions précisées en Annexe A.

L'État s'engage à ce que les impôts et taxes dont le Concessionnaire est redevable, ainsi que les redevances, taxes ou surtaxes de caractère fiscal ou para-fiscal s'ajoutant éventuellement au prix de vente des prestations ferroviaires, ne présenteront pas de caractère spécifique à l'Activité Ferroviaire ou aux transports ferroviaires et seront également appliqués aux transporteurs avec lesquels le Concessionnaire est susceptible d'être en concurrence, dans des conditions permettant de ne pas influencer sur la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux transports concurrents.

Article 9-3. Contributions foncières

Le Concessionnaire n'assurant que la gérance du domaine public du Réseau Ferroviaire Concédé est exonéré pour ce qui concerne les biens immobiliers dudit domaine de tous impôts et taxes relatives aux contributions foncières et aux biens de main-morte, ainsi que de toute redevance de même nature.

Article 9-4. Acquisition des carburants en franchise de contribution aux fonds routiers

Les carburants utilisés dans les engins circulant sur rail sont acquis par le Concessionnaire en franchise de la contribution aux fonds routiers ou autoroutiers perçue en contrepartie des coûts engendrés par les transports routiers en matière d'utilisation, de maintenance et de renouvellement des infrastructures routières.

TITRE 10 - DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR, DE LA DURÉE ET DE LA FIN DE LA CONCESSION

Article 10-1. Entrée en vigueur

La Convention de Concession entre en vigueur sans qu'il soit besoin de formalité particulière quinze jours après que soient satisfaites l'ensemble des conditions suivantes :

- (a) la Convention de Concession a été signée par les parties ;
- (b) la Convention de Concession a été approuvée par Décret pris en Conseil des ministres et le décret d'approbation a été publié au Journal Officiel ;
- (c) le Concessionnaire a obtenu de la part des bailleurs de fonds et institutions financières et bancaires des assurances jugées satisfaisantes par l'État et par le Concessionnaire pour que soit financé le programme d'investissements que le Concessionnaire se propose de mettre en oeuvre dans les cinq premières années de la concession ;
- (d) le Concessionnaire a transmis à l'État la liste des personnels de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikya (SNCFI) à reprendre par le Concessionnaire dans les conditions prévues à l'article 1-12 ci-dessus ; et
- (e) les sociétés [*noms des sociétés à mentionner*] assurant en amont le contrôle de l'actionnaire de référence de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya (SETRAFI) se sont engagées à l'égard de l'État à conserver conjointement ce contrôle pendant une durée d'au moins sept ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Concession et ledit actionnaire de référence s'est engagé à détenir au minimum 51 % du capital de la SETRAFI pendant la même période.

Toutefois, sauf accord contraire entre les parties, la Convention de Concession serait réputée nulle si son entrée en vigueur n'était pas effectuée dans les cent quatre vingt jours suivant sa signature par les parties.

Article 10-2. Durée de la concession

La présente convention est conclue pour une durée initiale de trente ans.

Les parties se réunissent entre le neuvième et le dixième anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente Convention afin de décider s'il y a lieu de prolonger la concession au-delà de son terme initial pour une période supplémentaire de dix ans.

Dans le cas où la prolongation a été décidée, les parties se réuniront entre le dix-neuvième et le vingtième anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente Convention afin de décider s'il y a lieu de prolonger à nouveau la concession pour une nouvelle période de dix ans, et ainsi de suite de dix années en dix années.

Article 10-3. Résiliation anticipée

Outre le cas où elle arrive à son terme dans les conditions prévues à l'article 10-2 ci-dessus, la présente Convention peut prendre fin soit par déchéance du Concessionnaire, soit d'office par dissolution, liquidation judiciaire ou faillite de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya, soit enfin par résiliation pour cas de force majeure.

Article 10-4. Déchéance pour manquement aux obligations

Dans le cas où, sauf cas de force majeure, (a) soit le Concessionnaire manquerait très gravement à ses obligations telles que définies par la présente Convention, (b) soit le Concessionnaire cesserait de manière prolongée toute activité de transport ferroviaire ou n'assurerait une activité qu'à un niveau extrêmement réduit, et ce même si cette cessation ou cette réduction d'activité était due à des difficultés financières, (c) soit les sociétés [*noms des sociétés à mentionner*] assurant en amont le contrôle de l'actionnaire de référence de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya (SETRAFI) feraient défaut à leur engagement visé à l'alinéa (e) de l'article 10-1, (d) soit l'actionnaire de référence de la SETRAFI ferait défaut à son engagement visé à l'alinéa (e) de l'article 10-1, l'État peut, après qu'une mise en demeure soit restée sans effet pendant trois mois, décider de déchoir le Concessionnaire. La déchéance est prononcée aux torts, frais et risques du Concessionnaire.

La jouissance de l'ensemble des biens utilisés par le Concessionnaire au titre de l'exploitation de l'Activité Ferroviaire est confiée, dès la date de déchéance, à l'État ou à toute autre personne ou société désignée par l'État, qui se substitue ainsi de plein droit au Concessionnaire sans que le Concessionnaire puisse revendiquer à cet égard une quelconque indemnité.

Article 10-5. Déchéance pour dissolution ou liquidation

La dissolution, liquidation judiciaire ou faillite de la Société d'exploitation des chemins de fer d'Ifrikya met fin d'office à la convention, aux torts, frais et risques du Concessionnaire, dans des conditions identiques à celles relatives à la déchéance du Concessionnaire telles que précisées à l'article 10-4 ci-dessus.

Article 10-6. Résiliation pour cas de force majeure

Sont considérés comme cas de force majeure les événements imprévisibles, extérieurs aux parties et irrésistibles.

En cas de survenance d'un événement constitutif d'un cas de force majeure, la partie qui invoque la force majeure devra aussitôt après la survenance de cet événement en adresser notification écrite à l'autre partie. La notification précise le fait générateur invoqué ainsi que ses conséquences sur l'exécution de la concession. Dans un délai maximum de huit jours suivant la notification, les parties se rapprochent afin de constater l'événement et convenir des dispositions à prendre pour réduire les conséquences de la force majeure sur l'exécution de la concession.

Dans le cas où, du fait d'un événement constitutif d'un cas de force majeure, l'exécution de la concession s'avère irrémédiablement compromise ou se trouve suspendue pour une durée supérieure à un an, l'État ou le Concessionnaire pourra résilier la concession.

Dans la mesure où l'équilibre financier de la concession aurait été affecté du fait de la survenance d'un cas de force majeure, les parties conviennent de se rapprocher et d'adopter, le cas échéant, toute mesure de nature à remédier à la situation. Faute de parvenir à un accord dans un délai de trois mois, chacune des parties pourra procéder à la résiliation de la concession.

Article 10-7. Sort des biens, contrats, obligations, dettes et responsabilités du Concessionnaire au terme de la convention

A l'arrivée du terme de la présente convention, soit à l'échéance prévue par les parties, soit par le biais d'une des causes de résiliation visées aux articles 10-4 et 10-5 et 10-6, et quelle qu'en soit la cause, le sort des biens, contrats, obligations, dettes et responsabilités du Concessionnaire est traité comme suit :

- (a) les Infrastructures Ferroviaires constitutives du Réseau Ferroviaire Concédé, Biens de Retour et Biens de Remise de la concession, sont immédiatement remises à la disposition de l'État, sans que l'État verse au Concessionnaire d'indemnité quelconque, sauf pour ce qui concerne les opérations de renouvellement et d'aménagement ayant fait l'objet d'un agrément par l'État, dont l'indemnisation s'effectue dans les conditions prévues à l'article 3-6 (dernier alinéa) ci-dessus ;
- (b) les biens immeubles autres que les Infrastructures Ferroviaires et les biens meubles dont le Concessionnaire est propriétaire et qui sont utilisés par le Concessionnaire pour l'exploitation de l'Activité Ferroviaire peuvent être acquis par l'État ou par toute personne ou société désignée par l'État. L'acquisition s'effectue à la valeur nette comptable du bien telle qu'elle figure au bilan du Concessionnaire à la date du terme de la convention. L'État informe le Concessionnaire de son intention d'acheter tout ou partie des biens concernés au plus tôt cinq ans et au plus tard un an avant la date d'expiration de la convention si celle-ci arrive à l'échéance prévue par les parties, et au plus tard trois mois après la date d'expiration dans le cas de résiliation anticipée visée aux articles

10-4, 10-5 et 10-6. Le Concessionnaire dispose librement des biens pour lesquels l'État n'a pas fait connaître son intention de les acquérir dans les délais cités ;

- (c) s'agissant des emprunts réalisés par le Concessionnaire pour le financement des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ayant fait l'objet d'un agrément par l'État dans les conditions prévues à l'article 3-6 ci-dessus, l'État verse au Concessionnaire, dans un délai de six mois suivant le terme de la Convention de Concession, une indemnité établie de manière à permettre au Concessionnaire de désintéresser intégralement tous les prêteurs et représentant les sommes dues (à titre principal et accessoire) au titre des emprunts. L'indemnité est toutefois réduite des sommes à rembourser par l'État au Concessionnaire en vertu des dispositions dudit article 3-6 qui ont fait l'objet d'un remboursement effectif par l'État dans le même délai de six mois suivant le terme de la Convention de Concession. Le montant de l'indemnité sera versé sur un compte séquestre ouvert par le Concessionnaire dans un établissement bancaire de premier rang et affecté exclusivement au remboursement par le Concessionnaire des sommes dues au titre des emprunts. L'État ne pourra être recherché en responsabilité du fait du non-paiement des prêteurs dès lors qu'il aura effectué le versement du montant sus-visé sur ledit compte-séquestre ;
- (d) les obligations du Concessionnaire au titre des emprunts réalisés par le Concessionnaire pour le financement des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures pour lesquelles, dans le cadre des dispositions de l'article 3-7, l'État a refusé l'agrément, ne sont pas reprises par l'État ;
- (e) s'agissant des contrats de sous-traitance, l'intégralité des droits et obligations du Concessionnaire sont transférés à l'État par notification à son débiteur de l'existence de ce transfert, à l'initiative de l'une ou de l'autre des parties. Cette notification indique que le Concessionnaire est dégagé de toute obligation à l'égard du sous-traitant. L'État succède au Concessionnaire et prend à la date de notification l'intégralité de ses droits et obligations nés de ces contrats. Le Concessionnaire informe ses co-contractants de la faculté de substitution conférée à l'État, par l'insertion de clauses contractuelles appropriées ;
- (f) les contrats de travail passés par le Concessionnaire avec ses personnels sont repris par l'État ;
- (g) les contrats, engagements, autorisations et baux passés par le Concessionnaire au titre de la gestion du domaine public ferroviaire sont repris par l'État ; et
- (h) les créances et dettes autres que celles mentionnées ci-dessus et dont le fait générateur est antérieur au terme de la Convention restent du ressort du Concessionnaire.

L'État est immédiatement substitué au Concessionnaire dans tous ses droits et perçoit tous les revenus et produits de l'exploitation des transports ferroviaires dont le fait générateur est postérieur au terme de la convention. Le Concessionnaire demeure tenu d'acquitter toutes les charges et dettes dont le fait générateur est antérieur au terme de la convention lorsqu'elles ne sont pas reprises par l'État.

Article 10-8. Droit de substitution des prêteurs

Un droit de substitution des prêteurs au Concessionnaire peut être prévu en faveur desdits prêteurs dans le cadre des contrats de prêt à moyen et long termes souscrits pour le financement des programmes d'investissements mis en œuvre par le Concessionnaire. Ce droit est alors expressément prévu dans le contrat de prêt. La compatibilité des conditions d'exercice du droit de substitution par rapport aux conditions mentionnées ci-après doit être agréé par l'État préalablement à la signature des contrats de prêt.

À la survenance de l'un des événements visés à l'alinéa ci-dessous, et pour autant que ces événements se poursuivent, une entité juridique désignée ou agréée par les prêteurs ("l'Entité") sera, à l'option de ces prêteurs et dans les conditions ci-après, simultanément substituée par l'État au Concessionnaire. L'Entité doit justifier à l'État, préalablement à la substitution, qu'elle représente une capacité financière et technique suffisante pour poursuivre l'exploitation des transports ferroviaires. L'Entité assume l'ensemble des droits et obligations du Concessionnaire tels que prévus dans la présente convention.

Les événements visés pour la mise en œuvre de la substitution sont :

- (a) le non-paiement, dans les six mois de la mise en demeure adressée au Concessionnaire par lettre recommandée des prêteurs avec référence à la présente disposition, de toute somme exigible au titre des conventions de prêt visées au premier alinéa du présent article.
- (b) le report significatif, de manière importante sur la base de données objectives, de la date d'extinction totale de la créance des prêteurs.
- (c) la déclaration par l'un quelconque des prêteurs de la déchéance du terme d'un ou plusieurs des financements octroyés au titre des contrats de prêt visés au premier alinéa du présent article, déchéance dûment notifiée au Concessionnaire.
- (d) la cessation de paiement, la liquidation, la faillite de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya ou autres événements similaires.

Les prêteurs ou l'Entité notifient leur intention à l'État et fournissent à cette occasion les éléments d'information permettant à l'État de vérifier que les conditions du présent article sont remplies. Faute pour l'État d'avoir, dans les deux mois de la notification, indiqué que les condi-

tions ne sont pas remplies, il est réputé avoir confirmé la substitution de l'Entité au Concessionnaire.

À compter de la confirmation expresse ou tacite de la substitution par l'État, l'Entité jouit de l'ensemble des droits et assure l'ensemble des obligations prévues par la présente convention envers l'État en lieu et place du Concessionnaire. À cet effet, la substitution emporte la dévolution des biens et droits immobiliers nécessaires à l'exploitation des services ferroviaires.

TITRE 11 - DES DIFFÉRENDS ET LITIGES

Article 11-1. Procédure de règlement des différends et litiges

L'État et le Concessionnaire s'efforcent de régler à l'amiable tout différend et litige relatif à l'interprétation et à l'application des clauses de la présente Convention.

Dans le cas où un règlement amiable est impossible, le différend ou litige est réglé conformément à la procédure arbitrale définie ci-après.

Le différend ou litige est tranché définitivement et irrévocablement par une commission arbitrale composée de trois arbitres, l'un désigné par l'État, le second par le Concessionnaire et le troisième d'un commun accord par les deux précédents. Faute aux parties de désigner leurs arbitres dans un délai de trente jours à compter de la demande d'arbitrage notifiée par l'une des parties, ou faute aux arbitres désignés par les parties d'aboutir dans un délai de trente jours à un accord sur la nomination du troisième arbitre, il est fait application, à la demande de la partie la plus diligente, des règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale de Paris, France.

L'arbitrage est conduit en langue française, selon les règles de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale de Paris, France. Il a lieu à Chella ou, si la commission arbitrale en décide ainsi à l'unanimité, en tout autre lieu de la République d'Ifrikya.

Le droit applicable est le droit de la République d'Ifrikya en vigueur à la date de la demande d'arbitrage.

Chacune des parties supporte le coût de l'arbitre qu'elle désigne. Les autres coûts engendrés par l'arbitrage sont partagés à égalité entre les parties.

Les parties s'engagent d'ores et déjà à exécuter les sentences arbitrales.

Article 11-2. Droit applicable

Tout différend ou litige quant à la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention de Concession est régi par le droit applicable en République d'Ifrikya en vigueur à la date du différend ou litige.

TITRE 12 - DU SUIVI D'EXÉCUTION DE LA CONVENTION

Article 12-1. Comité de suivi de la concession

Le suivi d'exécution de la présente Convention de Concession est assuré par un Comité ("Comité de suivi") présidé par une personnalité n'appartenant pas à l'Administration et nommée pour cinq ans par le Ministre chargé des transports sur proposition du Président de la Chambre de commerce de Chella. Le Comité comprend un représentant du Ministre chargé des transports, un représentant du Ministre chargé des finances et deux représentants du Concessionnaire.

Le Comité de suivi se réunit en séance ordinaire une fois par an pour examiner les documents visés à l'article 12-2 ci-dessous et, le cas échéant, le rapport d'audit visé à l'article 12-3 ci-dessous, et en séance extraordinaire chaque fois que de besoin sur demande de l'un quelconque de ses membres.

Le Comité de suivi examine toute question relative à l'exécution de la Convention de Concession qui nécessite une concertation entre les parties.

Le Comité de suivi s'interdit toute interférence de quelque nature que ce soit dans la gestion interne du Concessionnaire.

Le Comité de suivi adresse le procès-verbal de ses séances au Ministre chargé des transports et au Ministre chargé des finances.

Article 12-2. Documents à transmettre par le Concessionnaire

Le Concessionnaire adresse avant le 20 de chaque mois au Ministre chargé des transports et au Ministre chargé des finances, avec copie au Président du Comité de suivi, un rapport statistique d'activité relatif au mois précédent. Le rapport est établi selon le modèle défini en Annexe E.

Le Concessionnaire adresse chaque année, à titre de compte-rendu de son activité, au plus tard quatre mois après la clôture de l'exercice précédent, les documents suivants au Président du Comité de suivi :

- . les comptes sociaux de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya, accompagnés du rapport des commissaires aux comptes et de l'auditeur externe ;
- . un rapport annuel d'exécution et un programme prévisionnel annuel sur les obligations de service public imposées au Concessionnaire au titre de la Convention de Concession ;

- . un rapport annuel d'exécution des Conventions d'Utilisation des Infrastructures Ferroviaires par d'autres opérateurs de transport de transport ;
- . un rapport annuel sur les aspects liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire (analyse des accidents ferroviaires, dispositions prises pour améliorer la sécurité) et, le cas échéant, sur les aspects spécifiques de l'Activité Ferroviaire liés à la protection de l'environnement ;
- . la mise à jour de l'inventaire des terrains et Infrastructures Ferroviaires du Réseau Ferroviaire Concédé ; et
- . l'état d'exécution du programme des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures.

Copie de ces documents est également adressée pour information au Ministre chargé des transports et au Ministre chargé des finances.

Article 12-3. Audit de la concession

Il est procédé tous les quatre ans au moins à un audit de la concession par un auditeur indépendant désigné par le Comité de suivi.

L'auditeur donne son opinion sur le respect par les parties des clauses de la Convention de Concession. L'auditeur a accès aux comptes, livres, contrats, documents comptables et toute autre pièce ou document du Concessionnaire, ainsi qu'à tous locaux et lieux d'exploitation du Concessionnaire. Il opère toute vérification et contrôle qu'il juge opportun. Il peut se faire assister d'experts.

Le rapport d'audit est transmis au Comité de suivi au plus tard six mois après la clôture de l'exercice auquel il se rapporte.

Le coût de l'audit est partagé à parts égales entre l'État et le Concessionnaire.

Article 12-4. Pénalités en cas de manquement ou de faute du Concessionnaire

En cas de manquement, total ou partiel, ou de faute du Concessionnaire dans l'exécution des obligations mises à sa charge par la Convention de Concession et hormis les cas de force majeure, l'État peut, après mise en demeure restée infructueuse à l'issue d'une période minimale de trente jours, infliger de plein droit des pénalités au Concessionnaire, sous forme d'astreinte journalière.

La pénalité d'astreinte journalière est due depuis la date d'expiration de la mise en demeure et jusqu'à réparation complète de la faute ou du manquement par le Concessionnaire.

Le montant de l'astreinte journalière est fixé par l'État en fonction de la gravité du manquement ou de la faute. Elle ne peut toutefois excéder le montant de Cent Mille Dinars Ifrikyens (100 000 DI) par jour pour les trente premiers jours d'application, et Deux Cent Mille Dinars Ifrikyens (200 000 DI) par jour au delà du trentième jour. Les montants cités ci-dessus sont fixés en référence aux conditions économiques de l'année 2000 ; ils sont révisés annuellement par application de l'indice des prix à la consommation de l'année précédente.

Les pénalités citées au présent article sont forfaitaires et immédiatement exigibles. Elles ne peuvent en aucun cas être invoquées par le Concessionnaire pour limiter les effets de sa responsabilité et s'entendent sans préjudice d'éventuels dommages et intérêts.

Article 12-5. Contrats de prestations de service et d'assistance technique

Les contrats de prestations de service et d'assistance technique passés par le Concessionnaire avec les entreprises appartenant à l'actionnariat de référence de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya (SETRAFI), ou qui leur sont affiliées, sont approuvées préalablement à leur signature par le Conseil d'Administration de la SETRAFI. Ces contrats doivent correspondre à des prestations clairement identifiées et porter sur des montants et durées définies. Outre les obligations auxquelles ils sont soumis de par la législation sur les sociétés commerciales, ces contrats font l'objet d'un examen systématique et particulier par l'auditeur visé à l'article 12-3 qui examine la réalité des prestations fournies et le caractère raisonnable des prix pratiqués.

Les dispositions du présent article sont également applicables aux contrats de fournitures, de location de matériels et de prestations de travaux d'un montant supérieur à un seuil fixé par le Comité de suivi visé à l'article 12-1 passés avec les entreprises appartenant à l'actionnariat de référence de la SETRAFI et les entreprises qui leur sont affiliées.

Sera considérée, pour les fins du présent article et de l'article 12-6 ci-dessous, comme une entreprise affiliée aux entreprises appartenant à l'actionnariat de référence de la SETRAFI (a) toute entreprise détenue, directement ou indirectement à plus de 50 % par une ou plusieurs entreprises appartenant à l'actionnariat de référence ; (b) toute entreprise détenant, directement ou indirectement, plus de 50 % du capital d'une entreprise appartenant à l'actionnariat de référence ; et (c) toute entreprise détenue à plus de 50 % par une entreprise détenant elle-même plus de 50 % d'une entreprise appartenant à l'actionnariat de référence.

Article 12-6. Commission de gestion

Le montant annuel de toute commission de gestion ou de toute commission similaire versée par le Concessionnaire à l'actionnaire de référence de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya (SETRAFI), à une ou plusieurs entreprises de l'actionnariat de référence ou à une ou plusieurs entreprises affiliées aux entreprises de l'actionnariat de référence au titre de prestations autres que celles visées à l'article 12-5 ne pourra excéder en tout état de

cause un pour cent du chiffres d'affaires hors taxes de l'Activité Ferroviaire pour l'année en cause, tel que défini à l'article 8-2.

Fait à Chella le 15 janvier 1999

Pour l'État

Le Ministre des Transports

Le Ministre des Finances

Pour le Concessionnaire

Le Président du Conseil d'Administration

de la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya

(La Convention de Concession a été approuvée par Décret numéro 99/12 en date du 3 février 1999.)

ANNEXE A

NOMENCLATURE ET FONCTIONNEMENT DES COMPTES DE BILAN SPÉCIFIQUES À LA CONCESSION

Nomenclature des comptes

15. Provisions pour risques et charges

156. Provisions pour renouvellement des immobilisations

1561. Provisions pour renouvellement des immobilisations mises en concession par le concédant

1562. Provisions pour renouvellement des immobilisations mises en concession par le Concessionnaire

1572. Provisions pour grosses réparations

22. IMMOBILISATIONS MISES EN CONCESSION

220. Immobilisations mises en concession par le concédant

225. Immobilisations mises en concession par le Concessionnaire

229. Droits du concédant en nature

2290. Apports du concédant à titre gratuit

2295. Mises en concession par le Concessionnaire

28. AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS

282. Amortissements des immobilisations mises en concession

2820. Immobilisations mises en concession par le concédant

2825. Immobilisations mises en concession par le Concessionnaire

Fonctionnement des comptes

1. Comptabilité des immobilisations mises dans la concession par l'État

1.1. Entrée en concession

Les biens sont valorisés sur la base de la valeur estimée du bien au moment de sa mise à disposition du Concessionnaire. Ils sont débités au compte 220 par le crédit du compte 2290.

1.2. Amortissements et provisions

1.2.a. Immobilisations non renouvelables

Le Concessionnaire procède à l'amortissement des biens aux taux usuels. La dépréciation est créditée au compte 2820 par le débit du compte 2290. Le coût de ces immobilisations étant nul pour le Concessionnaire, leur dépréciation n'est pas retenue en tant que charge et est sans incidences sur ses résultats.

Une provision pour grosses réparations peut être constituée (compte 1572) ; elle est rapportée au résultat lorsque la remise en état a été effectuée.

1.2.b. Immobilisations renouvelables

Outre l'amortissement pratiqué comme dit en 1.2.a. ci-dessus, le Concessionnaire pratique annuellement une dotation à la provision pour renouvellement calculée sur le coût prévisionnel de remplacement de l'immobilisation. Elle est créditée au compte 1560 et, lors du renouvellement, est virée au compte 2290. La provision pour renouvellement est considérée comme une charge du Concessionnaire et est rapportée au résultat.

2. Comptabilité des immobilisations mises dans la concession par le Concessionnaire [immobilisations en Infrastructures Ferroviaires remises gratuitement par le Concessionnaire à l'État en fin de concession ; Convention de Concession Article 10-7, alinéa (a)]

2.a. Amortissement pour dépréciation. Le Concessionnaire procède à l'amortissement des biens aux taux usuels. La dépréciation est créditée au compte 2825 par le débit du compte 2295. La dépréciation n'est pas considérée comme une charge d'exploitation du Concessionnaire et n'est pas rapportée au résultat.

2.b. Amortissement de caducité. Afin de permettre la reconstitution des capitaux investis par le Concessionnaire, un amortissement financier de caducité est débité au compte de charges par le crédit du compte 2295. La durée de l'amortissement est égale, au choix du Concessionnaire pour chaque opération : (a) à la durée restant à courir jusqu'à la fin de la concession au moment

où l'opération est lancée ; (b) à la durée d'amortissement pour dépréciation, dans le cas où cette durée est inférieure à la durée restant à courir jusqu'à la fin de la concession au moment où l'opération est lancée et lorsque le bien est amortissable ; ou (c) à la période de remboursement de l'emprunt lorsque le financement de l'opération est assuré à plus de 50 % par l'emprunt. L'amortissement de caducité est pratiqué que le bien soit amortissable ou non. Il constitue une charge d'exploitation du Concessionnaire et est rapporté au résultat.

ANNEXE B

MONTANT FIXE F(n) DE LA REDEVANCE DE LA CONCESSION

Le montant fixe F(n) de la Redevance de Concession payable au titre de l'exercice (n) est égal au produit des montants f (n) repris au tableau ci-dessus par le coefficient de révision R(n)/R(0) où :

R(n) est l'indice des prix à la consommation en République d'Ifrikya relatif à l'année (n-2) ; et

R(0) est l'indice des prix à la consommation en République d'Ifrikya relatif à l'année *[année précédant la date de signature de la Convention de Concession]*

Valeurs de f(n)

(Milliers Dinars Ifrikyens)

(n)	F(n)	(n)	f(n)
1		11	
2		12	
3		13	
4		14	
5		15	
6		16	
7		17	
8		18	
9		19	
10		20 à 30	

ANNEXE C

LISTE DES CONTRATS POUR LESQUELS LE CONCESSIONNAIRE SE SUBSTITUE À LA SNCFI (Article 1-14)

[à compléter]

ANNEXE D

TRAVAUX DE RÉHABILITATION OU D'AMÉNAGEMENT EN COURS

(Article 3-8)

[à compléter]

ANNEXE E

MODELE DE RAPPORT MENSUEL STATISTIQUE D'ACTIVITE

(Article 12-2)

[à compléter]

4

Évaluation des offres techniques

On trouvera ci-après :

- des extraits du Dossier d'appel d'offres techniques (DAOT) relatifs à la procédure de sélection de l'actionnaire de référence et à l'évaluation et sélection des offres techniques
- le tableau récapitulatif des notes techniques obtenues par les quatre candidats ayant présenté une offre technique ³

³ Douze sociétés ou groupements de sociétés avaient été présélectionnés. Quatre groupements (comportant en fait neuf des entreprises présélectionnées) ont présenté une offre technique.

EXTRAITS DU DOSSIER D'APPEL D'OFFRES TECHNIQUES (DAOT)

.

.

.

2. PROCÉDURE DE SÉLECTION DE L'ACTIONNAIRE DE RÉFÉRENCE

Le Comité de privatisation de la République d'Ifrikya a entrepris de sélectionner la société ou le consortium du secteur privé ou à gestion privée qui constituera l'actionnariat de référence de la future société concessionnaire d'exploitation du chemin de fer d'Ifrikya.

Le choix de l'actionnaire de référence s'effectue selon une procédure d'appel d'offres en trois étapes :

- Présélection (étape déjà effectuée)
- Sélection intermédiaire fondée sur l'offre technique
- Sélection finale

L'offre technique présentée par un candidat se verra attribuer une note (dite "note technique") dans les conditions précisées au paragraphe 6 du présent dossier. La note technique est établie sur 40 points.

Les seuls candidats ayant présenté une offre technique jugée satisfaisante (c'est-à-dire ayant obtenu une note technique égale ou supérieure à 30 points) seront invités à l'étape de sélection finale. Au titre de la sélection finale, les candidats présenteront une offre financière dans des conditions qui seront précisées dans le Dossier d'appel d'offres financières (DAOF). À chaque offre sera associée une "valeur financière" déterminée par combinaison des éléments suivants : (i) prix offert par le candidat pour l'acquisition des matériels ferroviaires de la SNCFI ; (ii) redevance de concession proposée pour les dix premières années de la concession ; et (iii) "pénalité" fixée en fonction du nombre d'agents de la SNCFI non repris par le concessionnaire ; le montant de cette pénalité reflétera le montant des indemnités de licenciement qui auront à être versées par l'État aux dits agents. L'offre du candidat à laquelle correspond la valeur financière la plus élevée recevra une "note financière" de 60 points. Les autres offres recevront une note fi-

nancière égale au produit de 60 par le rapport entre la valeur financière de l'offre en cause et la valeur financière de l'offre la plus élevée.

Une note finale sera attribuée à chaque offre. Cette note sera la somme de la note technique (sur 40 points) et de la note financière (sur 60 points). Le candidat ayant présenté l'offre ayant obtenu la note finale la plus élevée sera désigné comme actionnaire de référence de la société concessionnaire.

.

.

.

4. ÉVALUATION ET SÉLECTION DES OFFRES TECHNIQUES

4.1. Critères de sélection technique

Les offres techniques seront évaluées suivant les sept critères de sélection qui figurent dans le tableau ci-dessous. La colonne de droite indique le maximum de points que peut obtenir un candidat pour chaque critère.

Critères de sélection	Points
Plan d'entreprise	26
- Stratégie commerciale	6
- Organisation	2
- Ressources humaines	6
- Aspects techniques	6
- Programme d'investissements à 5 ans	4
- Projections financières	2
Fiabilité du plan de financement et de la structure du capital	14
Total	40

4.2. Évaluation des offres techniques

La Commission d'évaluation examinera avec soin tous les éléments fournis par les candidats qui lui seront présentés. Elle se penchera plus particulièrement sur les aspects suivants des points traités dans l'offre technique :

Stratégie commerciale

La Commission d'évaluation attachera une importance particulière à la connaissance du marché que démontrera le Candidat et à l'adéquation des tarifs envisagés aux différents secteurs.

Organisation

L'évaluation du candidat tiendra compte en particulier de l'efficacité de l'organisation proposée, de sa compatibilité avec la mission commerciale du chemin de fer, de sa cohérence avec les objectifs et de son adaptation à la réalité de la République d'Ifrikya.

Ressources humaines

Dans sa notation, la Commission d'évaluation tiendra compte :

- . des propositions en matière de réductions d'effectifs ;
- . des plans d'aide à la reconversion des agents qui devront quitter le chemin de fer ;
- . des plans de formation qui seront proposés aux employés du chemin de fer ;
- . de la politique du candidat en matière de sous-traitance ;
- . de la politique de promotions qui sera mise en œuvre ;
- . du pourcentage de répartition entre les cadres nationaux et les cadres étrangers expatriés ; et
- . des plans d'action qui seront mis en place pour favoriser le bien-être et développer la motivation des employés du chemin de fer.

Aspects techniques

La notation de la Commission d'évaluation se basera en particulier sur les points suivants :

- . cohérence et technicité des propositions ;
- . optimisation des coûts des solutions techniques proposées ; et

- . Calendrier de mise en place de ces solutions.

Programme d'investissements à 5 ans

Il sera évalué en fonction des critères suivants :

- . cohérence des investissements et des moyens mis en place en fonction des objectifs proposés
- . efficacité des solutions techniques envisagées pour réhabiliter les infrastructures et le matériel roulant

Projections financières

La note attribuée par la Commission d'évaluation se fondera sur :

- . la cohérence des hypothèses retenues
- . leur justification et leur explication
- . le niveau de détail des projections
- . la cohérence et la qualité du modèle utilisé

Plan de financement et structure du capital

Dans son évaluation, la qualité et la fiabilité du plan de financement proposé par les Candidats, la Commission d'évaluation s'attachera particulièrement :

- . aux pourcentages des fonds propres dans la structure du capital (fonds propres + endettement) des deux sociétés, concessionnaire et actionnaire de référence ;
- . aux garanties fournies par les candidats quant aux futures augmentations de capital destinée à maintenir certains ratios financiers ;
- . à la capacité des deux sociétés de lever des fonds et d'obtenir des financements, en particulier des garanties de mise à disposition de fonds de la part d'établissements bancaires ;
- . à la disponibilité des maisons-mères des candidats de donner leur garantie afin de faciliter le financement du projet. Le montant et le coût de ces garanties devront être spécifiés ;
- . au maintien de ratios financiers conservateurs ; et

- . à la capacité des candidats à rembourser les dettes contractées avant la fin de la concession.

4.3. Notation

La notation des différents éléments des offres techniques sera effectuée par la Commission d'évaluation. La Commission sera présidée par le Vice-Président du Comité de Privatisation et composée de deux représentants de la Société nationale des chemins de fer d'Ifrikyá, d'un représentant du Ministère des transports et d'un représentant du Ministère des finances. Elle sera assistée par les représentants de la Banque Hiram & Brothers qui apporte son appui au Comité de privatisation dans la conduite du processus de mise en concession. La Commission se réserve le droit de demander des compléments d'information aux candidats si elle le juge nécessaire.

L'attribution des points se fera selon la procédure suivante :

1. Les membres de la Commission d'évaluation débattent, pour chaque critère de sélection, de l'appréciation à donner à chaque offre : Excellent (totalité des points disponibles), Bon (3/4 des points disponibles), Acceptable (1/2 des points disponibles), Médiocre (1/4 des points disponibles), Mauvais (aucun point).
2. Après le débat, chaque membre indique, sur un bulletin secret, le nombre de points qu'il attribue pour chaque critère à chaque offre.
3. La note technique attribuée à une offre est établie en faisant, pour chaque critère, la moyenne arithmétique des notes données par les membres de la Commission.

.
.
.

TABLEAU RECAPITULATIF DES NOTES TECHNIQUES
OBTENUES PAR LES CANDIDATS AYANT PRESENTE UNE OFFRE TECHNIQUE

Critères de sélection	Nombre maximal de points	Candidats			
		A	B	C	D
Plan d'entreprise	26	14	25	21,5	21
Stratégie commerciale	6	3	5,5	5	2,75
Organisation	2	0	1,75	1,75	1,75
Ressources humaines	6	4	6	4,25	6
Aspects techniques	6	4	6	5,5	5,5
Programme d'investissements à 5 ans	4	0	4	3,5	3,5
Projections financières	2	0	1,75	1,5	1,5
Fiabilité du plan de financement et de la structure du capital	14	4	13	10	9,5
TOTAL	40	15	38	31,5	30,5

5	Évaluation des offres financières et adjudication de la concession
----------	---

On trouvera ci-après :

- des extraits du Dossier d'appel d'offres financières (DAOF) relatifs à la procédure de sélection de l'actionnaire de référence et à l'évaluation des offres financières
- le tableau récapitulatif des offres financières des trois candidats restant en lice à l'issue de l'étape de sélection technique intermédiaire
- le tableau de notation finale des offres présentées par les candidats
- les tableaux annexes de calcul des redevances de concession prévisionnelles (dont les résultats sont utilisés pour déterminer la "valeur financière" des offres)

EXTRAITS DU DOSSIER D'APPEL D'OFFRES FINANCIÈRES (DAOF)

.
. .
.

1. CANDIDATS ADMIS À LA PHASE FINALE DE SÉLECTION

Les candidats suivants ont été sélectionnés le 12 décembre 1998 à l'issue de l'étape de sélection intermédiaire technique et sont invités à participer à l'appel d'offres financières pour la mise en concession du chemin de fer d'Ifrikya (par liste alphabétique). Les notes techniques obtenues (note sur 40 points) sont indiquées entre () :

- consortium B composé de [...] (38 points)
- consortium C composé de [...] (31,5 points)
- consortium D composé de [...] (30,5 points)

Les candidats ne peuvent pas se regrouper pour répondre à l'appel d'offres financières. Des modifications dans la composition des consortiums pourront être admises dans les limites suivantes :

- à hauteur de 30 % du capital de la future société actionnaire de référence entre les membres actuels, tels que définis dans l'offre technique ;
- à hauteur de 10 % du capital de la future société actionnaire de référence pour les nouveaux membres, soit en remplacement, soit en complément de membres actuels.

2. PROCÉDURE DE SÉLECTION DE L'ACTIONNAIRE DE RÉFÉRENCE

Le Comité de privatisation de la République d'Ifrikya a entrepris de sélectionner la société ou le consortium du secteur privé ou à gestion privée qui constituera l'actionnariat de référence de la future société concessionnaire d'exploitation du chemin de fer d'Ifrikya.

Le choix de l'actionnaire de référence s'effectue selon une procédure d'appel d'offres en trois étapes :

- Présélection (étape déjà effectuée) ;
- Sélection intermédiaire fondée sur l'offre technique (étape déjà effectuée) ; et
- Sélection finale.

Au titre de la sélection finale, les candidats présenteront une offre financière dans des conditions qui sont précisées dans le présent Dossier d'appel d'offres financières (DAOF). À chaque offre sera associée une "valeur financière" déterminée selon les modalités présentées en 4 ci-dessous par combinaison des éléments suivants : (i) prix offert par le candidat pour l'acquisition des matériels ferroviaires de la SNCFI ; (ii) redevance de concession proposée pour les dix premières années de la concession ; et (iii) "pénalité" fixée en fonction du nombre d'agents de la SNCFI non repris par le concessionnaire. L'offre du candidat à laquelle correspond la valeur financière la plus élevée recevra une "note financière" de 60 points. Les autres offres recevront une note financière égale au produit de 60 par le rapport entre la valeur financière de l'offre en cause et la valeur financière de l'offre la plus élevée.

Une note finale sera attribuée à chaque offre. Cette note sera la somme de la note technique (sur 40 points) et de la note financière (sur 60 points). Le candidat ayant présenté l'offre qui a obtenu la note finale la plus élevée sera désigné comme actionnaire de référence de la société concessionnaire (ou "adjudicataire" de la concession).

.

.

.

4. OFFRES FINANCIÈRES

Les candidats sont invités à présenter dans leur offre financière leurs propositions pour ce qui concerne :

- (i) le prix d'achat de l'ensemble des matériels ferroviaires de la SNCFI ;
- (ii) la redevance de concession ; et
- (iii) le nombre d'agents de la SNCFI qu'ils s'engagent à reprendre en début de la concession.

Ces propositions sont obligatoirement présentées selon le modèle de lettre et le tableau annexé à ladite lettre figurant à l'Annexe 1.

4.1. Prix d'achat des matériels ferroviaires

Les candidats indiqueront le prix d'achat proposé toutes taxes comprises pour l'ensemble du matériel roulant figurant en Annexe 6. Le prix offert ne pourra en aucun cas être inférieur à Douze (12) milliards FCFA.

Le prix offert sera payable à l'État en cinq annuités égales dont la première annuité sera due le jour du deuxième anniversaire de l'entrée en vigueur de la concession. Ces annuités porteront des intérêts trimestriels payables à terme échu au Taux d'Intérêt des Appels d'Offres ("TIAO") déterminé par la Banque Centrale d'Ifrikya en vigueur à la date de l'échéance.

4.2. Redevance de concession

Les candidats indiqueront les valeurs x , y , z et w utilisées pour définir le montant de la redevance de concession à reporter en article 9-2 de la convention de concession dont le projet définitif figure en Annexe 3.

4.3. Nombre d'agents SNCFI repris par le concessionnaire

Les candidats indiqueront le nombre d'agents de la SNCFI qu'il s'engagent à reprendre à la mise en vigueur de la concession. Ce nombre est celui qui sera inscrit à l'article 8-2 de la convention de concession.

5. ÉVALUATION DES OFFRES FINANCIÈRES

La "note financière" correspondant à chaque offre sera déterminée comme suit :

5.1. DETERMINATION DE LA VALEUR FINANCIERE DE CHAQUE OFFRE

Il sera déterminé la "valeur financière" de chaque offre en additionnant le prix d'achat des matériels ferroviaires à la valeur actualisée des redevances de concession correspondant à la proposition et en soustrayant du montant ainsi obtenu une "pénalité" de non-reprise d'agents de la SNCFI.

La valeur actualisée des redevances de concession pour les dix premières années de la concession est obtenue en appliquant les pourcentages x , y , z et w proposés au chiffre d'affaires prévisionnel relatifs respectivement aux années 1 (pour x), 2 et 3 (pour y), quatre et cinq (pour z) et cinq à dix inclus (pour w) tels qu'ils figurent dans les offres techniques présentées par les candidats. Les redevances prévisionnelles ainsi calculées pour chaque année sont additionnées après actualisation au taux nominal de 15 % (quinze pour-cent). Pour effectuer le calcul, il sera supposé que la redevance est payée en totalité en fin d'année. Les redevances de concession à payer au-delà de la dixième année de la concession ne sont pas considérées pour la détermination de la valeur financière de l'offre.

La pénalité de non reprise d'agents de la SNCFI sera déterminée comme suit. Le nombre d'agents non repris sera calculé en soustrayant de 4500 (effectifs actuels de la SNCFI) le nombre d'agents que le candidat offre de reprendre. Pour chaque agent non repris, il sera appliqué, pour les besoins de l'évaluation de l'offre, une pénalité forfaitaire de 6 millions FCFA.

5.2. DETERMINATION DE LA NOTE FINANCIERE DE CHAQUE OFFRE

L'offre à laquelle correspond la plus grande valeur financière calculée comme dit ci-dessus recevra une note financière de 60 points. Les autres offres recevront une note financière égale au produit de 60 par le rapport de la valeur financière de l'offre en question à la valeur financière de l'offre ayant la plus grande valeur financière.

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES OFFRES FINANCIÈRES
PRÉSENTÉES PAR LES CANDIDATS**

[Tableau établi par le Comité de privatisation à partir des Offres Financières des Candidats]

	Unité	Candidats			
		A	B	C	D
Prix d'achat des matériels ferroviaires SNCFI	Millions FCFA	-	18 000	12 000	15 000
Redevance de concession Année 1 (x)	% du chiffre d'affaires	-	2	0	0,5
Redevance de concession Années 2 et 3 (y)	% du chiffre d'affaires	-	2	2	1,5
Redevance de concession Années 4 et 5 (z)	% du chiffre d'affaires	-	3	4	3
Redevance de concession Années 6 à 10 (w)	% du chiffre d'affaires	-	3	6	4
Nombre d'agents SNCFI repris par le concessionnaire	Unité	-	4 300	2 400	4 000
Nombre d'agents SNCFI non repris	Unité	-	200	2 100	500

NOTATION FINALE DES OFFRES PRÉSENTÉES PAR LES CANDIDATS

[Tableau établi par le Comité de privatisation à partir des Offres Techniques
et Financières des Candidats]

	Unité	Candidats			
		A	B	C	D
Prix d'achat des matériels ferroviaires SNCFI	Millions FCFA	-	18 000	12 000	22 000
Valeur actualisée des redevances de concession pour les dix premières années de la concession *	Millions FCFA	-	1 789,3	3 427,9	2 176,9
Pénalité de non-reprise d'agents SNCFI (à déduire)	Millions FCFA	-	1 200	12 600	3 000
Valeur financière de l'offre	Millions FCFA	-	18 589,3	2 827,9	21 176,9
Note financière de l'offre	Sur 60 points	-	52,7	8	60
Note technique de l'offre	Sur 40 points		38	31,5	30,5
Note globale de l'offre	Sur 100 points	-	90,7	39,5	90,5

* Voir tableaux de calcul en annexe

ANNEXES

[Tableaux établis par le Comité de privatisation à partir des Offres Techniques et Financières des Candidats]

TABLEAU DE CALCUL DES REDEVANCES DE CONCESSION PRÉVISIONNELLES

CANDIDAT B

Année	Chiffre d'affaires prévisionnel (Millions FCFA)	Taux de redevance proposé (%)	redevance prévisionnelle (Millions FCFA)	Coefficient d'actualisation	Valeur actuelle prévisionnelle de la redevance (Millions FCFA)
1	12 000	2	240	0,870	208,8
2	13 000	2	260	0,756	196,6
3	13 500	2	270	0,658	177,7
4	14 000	3	420	0,572	240,2
5	14 500	3	435	0,497	216,2
6	15 000	3	450	0,432	194,4
7	15 000	3	450	0,376	169,2
8	15 000	3	450	0,327	147,2
9	15 000	3	450	0,284	127,8
10	15 000	3	450	0,247	111,2
TOTAL					1 789,3

TABLEAU DE CALCUL DES REDEVANCES DE CONCESSION PRÉVISIONNELLES

CANDIDAT C

Année	Chiffre d'affaires prévisionnel (Millions FCFA)	Taux de redevance propose (%)	redevance prévisionnelle (Millions FCFA)	Coefficient d'actualisation	Valeur actuelle prévisionnelle de la redevance (Millions FCFA)
1	13 000	0	0	0,870	0
2	15 000	2	300	0,756	226,8
3	16 000	2	320	0,658	210,6
4	17 000	4	680	0,572	389,0
5	18 000	4	720	0,497	357,8
6	19 000	6	1 140	0,432	492,5
7	21 000	6	1 260	0,376	473,8
8	23 000	6	1 380	0,327	451,3
9	25 000	6	1 500	0,284	426,0
10	27 000	6	1 620	0,247	400,1
TOTAL					3 427,9

TABLEAU DE CALCUL DES REDEVANCES DE CONCESSION PRÉVISIONNELLES

CANDIDAT D

Année	Chiffre d'affaires prévisionnel (Millions FCFA)	Taux de redevance propose (%)	redevance prévisionnelle (Millions FCFA)	Coefficient d'actualisation	Valeur actuelle prévisionnelle de la redevance (Millions FCFA)
1	12 500	0,5	62,5	0,870	54,4
2	14 000	1,5	210	0,756	158,8
3	14 500	1,5	217,5	0,658	143,1
4	16 000	3	480	0,572	274,6
5	17 000	3	510	0,497	253,5
6	17 500	4	700	0,432	302,4
7	18 500	4	740	0,376	278,2
8	20 000	4	800	0,327	261,6
9	20 500	4	820	0,284	232,9
10	22 000	4	880	0,247	217,4
TOTAL					2 176,9

6	Dispositions relatives au suivi et au contrôle de la concession
---	---

On trouvera ci-après la Décision relative à la création d'une Cellule Technique de Suivi de l'Activité Ferroviaire signée par le Ministre des Transports de la République d'Ifrikya.

République d'Ifrikya
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**DÉCISION 99/33/MINT/CAB RELATIVE À LA CRÉATION
D'UNE CELLULE TECHNIQUE DE SUIVI DE L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE**

Le Ministre des Transports

- Vu la Constitution,
- Vu le décret 97/214 du 7 décembre 1997 portant organisation du gouvernement,
- Vu le décret 97/215 du 7 décembre 1997 portant nomination des membres du gouvernement,
- Vu le décret 98/21 portant organisation du Ministère des transports,
- Vu la Convention de concession d'exploitation de l'activité ferroviaire signée le 15 janvier 1999 entre la République d'Ifrikya et la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya,
- Vu les nécessités du service,

DÉCIDE

Article premier

Il est créé au sein du Ministère des transports une Cellule technique chargée du suivi de l'activité ferroviaire (dite "Cellule Ferroviaire"). La Cellule Ferroviaire est placée sous l'autorité directe du Ministre.

Article 2

La Cellule Ferroviaire est chargée du suivi de l'exécution de la convention de concession d'exploitation de l'activité ferroviaire ("la Convention") signée le 15 janvier 1999 entre la République d'Ifrikya et la Société d'exploitation des transports ferroviaires d'Ifrikya ("le Concessionnaire") pour tous les aspects du domaine de responsabilité du Ministre chargé des transports.

A cet effet, la Cellule Ferroviaire :

(1) prépare et suit la mise en œuvre des dispositions relatives au contrôle technique de l'État sur l'activité du Concessionnaire, notamment en matière de sécurité ferroviaire (Convention, article 1-7). A ce titre, elle assure en particulier l'instruction des éventuelles modifications à apporter au Règlement Général de Sécurité de l'exploitation ferroviaire (RGS) ;

(2) prépare et soumet à l'approbation du Ministre chargé des transports les mesures à prescrire au Concessionnaire dans le cas où les dispositions arrêtées par le Concessionnaire en matière de standards, normes et méthodes de maintenance et d'exploitation s'avèrent de manière flagrante incompatibles avec le maintien en bon état et l'exploitation des Infrastructures et Matériels Ferroviaires (Convention article 1-7) ;

(3) prépare et suit la mise en œuvre par le Concessionnaire du plan d'action environnemental pour le remise en état et la restauration des sites et des sols du Réseau Ferroviaire Concédé (Convention article 1-8) ;

(4) demande au Concessionnaire de fournir copies des polices d'assurance (Convention article 1-9) ;

(5) assiste, en tant que de besoin, le Concessionnaire dans les procédures d'assermentation de certains de ses agents (Convention article 1-13) ;

(6) prescrit les formes selon lesquelles est tenu par le Concessionnaire l'inventaire permanent du Réseau Ferroviaire Concédé et vérifie ledit inventaire (Convention article 2-2) ;

(7) instruit le contreseing des autorisations d'occupation du domaine ferroviaire concédé et des baux lorsque la durée des autorisations et baux excède la durée restant à courir de la concession (Convention article 2-4) ;

(8) initie les demandes de remise par le Concessionnaire des terrains et autres biens du Réseau Ferroviaire Concédé qui cessent d'être affectés au service ferroviaire (Convention article 2-5) ;

(9) assiste le Concessionnaire dans la mise en œuvre des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique (Convention article 2-7) ;

(10) instruit le contreseing des autorisations d'implantation sur les terrains d'emprise du Réseau Ferroviaire Concédé des lignes et canalisations de service public lorsque leur durée excède la durée restant à courir de la concession (Convention article 2-8) ;

(11) suit la préparation par le Ministre chargé des routes des arrêtés d'autorisation de création des passages à niveau publics (Convention article 2-9) ;

(12) veille à l'inscription au budget de l'État (ou du Fonds routier) de la contribution de l'État au titre de l'entretien et de l'exploitation des passages à niveau publics (Convention article 2-9) ;

(13) instruit le contreseing des conventions de création de passages à niveau privés lorsque leur durée excède la durée restant à courir de la concession (Convention article 2-10) ;

(14) suit auprès des services concernés du Ministère chargé des finances les demandes de garantie des emprunts souscrits par le Concessionnaire pour le financement des travaux de renouvellement et d'aménagement des Infrastructures Ferroviaires (Convention article 3-1) ;

(15) instruit le contreseing des contrats passés par le Concessionnaire relatifs aux embranchements particuliers lorsque leur durée excède la durée restant à courir de la concession (Convention article 3-3) ;

(16) instruit les demandes d'agrément des opérations de renouvellement et d'aménagement des infrastructures ferroviaires (Convention articles 3-5 et 3-6) pour le compte du Ministre chargé des transports ;

(17) s'assure que les informations relatives à la configuration des services ferroviaires commerciaux de voyageurs opérés par la Concessionnaire sont mises à la disposition du public (Convention article 4-6) ;

(18) prépare, en liaison avec les services concernés du Ministère des finances, les projets de conventions particulières relatives aux services ferroviaires exploités à titre d'obligation de service public (Convention article 5-1) ;

(19) veille à l'inscription au budget de l'État des contributions dues par l'État au Concessionnaire au titre des obligations de service public (Convention article 5-3) ;

(20) apporte son concours à la préparation de la réquisition des moyens du Concessionnaire (Convention article 5-4) ;

(21) participe, avec les autres services de l'État concernés, à l'instruction des demandes de Licences d'Exploitation de Transport Ferroviaire (Convention article 6-1) ;

(22) participe, avec les autres services de l'État concernés, à la mise en œuvre des procédures relatives à la préemption par l'État sur les ventes de Matériels Ferroviaires par le Concessionnaire (Convention article 7-5) ;

(23) contrôle le calcul du montant de la Redevance de Concession (Convention article 8-2) et s'assure, en liaison avec les services concernés du Ministère chargé des finances, de son paiement par le Concessionnaire (Convention article 8-3) ;

(24) participe, pour le compte du Ministre chargé des transports, à l'instruction des procédures relatives à la résiliation anticipée de la Convention de Concession (Convention article 10-3) et à la substitution du Concessionnaire par les prêteurs (Convention article 10-8) ;

(25) participe, pour le compte du Ministre chargé des transports, à la dévolution des biens, contrats, obligations, dettes et responsabilités du Concessionnaire au terme de la Convention de Concession et à la substitution du concessionnaire (Convention article 10-7) ;

(26) apporte son concours aux services compétents de l'État dans la préparation et la conduite des procédures d'arbitrage (Convention article 11-1) ;

(27) assiste les représentants de l'État au Comité de suivi de la concession pour la préparation des séances du Comité (Convention article 12-1), notamment en analysant les documents élaborés par le Concessionnaire au titre de l'article 12-2 de la Convention ; et

(28) collecte auprès du Concessionnaire le rapport mensuel statistique d'activité (Convention article 12-2).

Article 3

Les personnels affectés à la Cellule Ferroviaire comprennent :

- un Coordonateur, ayant rang de Directeur de l'administration centrale, disposant d'une bonne expérience de l'activité ferroviaire ;
- un spécialiste de la sécurité ferroviaire et de la protection de l'environnement ;
- un statisticien-économiste ; et
- le personnel d'appui (secrétaire, planton, chauffeur).

Les dispositions du présent article seront revues après une année d'activité, à la lumière de la charge de travail de la Cellule Ferroviaire.

Article 4

La Cellule Ferroviaire peut faire appel à des consultants pour l'exécution des tâches qui lui sont confiées.

Article 5

La Cellule Ferroviaire dispose d'un budget propre qu'elle soumet à l'approbation du Ministre chargé des transports.

Article 6

La présente décision, qui prend effet à dater de l'entrée en vigueur de la convention de concession de l'activité ferroviaire, sera publiée et communiquée partout où besoin sera, et en particulier aux autres services de l'État impliqués dans le suivi de la concession, au Concessionnaire, et aux prêteurs apportant leur concours au financement du programme d'investissements mis en œuvre par le Concessionnaire.

Signé ;

Le Ministre des transports