

N° 267

# SÉNAT

DEUXIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 janvier 1994.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, portant autorisation de la prolongation de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986,*

Par M. Désiré DEBAVELAERE,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marquès, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucayet, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10<sup>e</sup> législ.) : 949, 960 et T.A. 149.

Sénat : 265 (1993-1994).

---

Traités et conventions.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	5
<b>I. L'ABOUTISSEMENT DE 8 ANNÉES D'EFFORTS</b> .....	5
<b>A. L'HISTORIQUE DU PROJET EUROTUNNEL</b> .....	5
<b>B. LE CADRE JURIDIQUE</b> .....	7
<b>1. Le Traité</b> .....	7
<b>2. La Concession</b> .....	8
<b>C. LA CONCEPTION ET L'ORGANISATION</b> .....	9
<b>1. Le rôle des intervenants privés</b> .....	9
<b>2. Le rôle des États</b> .....	10
<b>D. LE FINANCEMENT</b> .....	13
<b>1. Les actionnaires</b> .....	13
<b>2. Le syndicat bancaire</b> .....	14
<b>II. L'OBJET ET LES MOTIFS DU PROJET DE LOI</b> .....	15
<b>EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE</b> .....	21
<b>CONCLUSION</b> .....	23
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	25
<b>ANNEXE : ACCORD DE PRINCIPE DU 27 DÉCEMBRE 1993 SUR LA PROLONGATION DE LA CONCESSION DE 55 À 65 ANS</b> .....	27

Mesdames, Messieurs,

Adopté par l'Assemblée nationale le 25 janvier dernier, le projet de loi, portant autorisation de la prolongation de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986, a été inscrit à l'ordre du jour de la présente session extraordinaire par décret rectificatif en date du 18 janvier 1994.

Cette procédure très rapide se justifie par l'urgence d'une disposition qui doit permettre à Eurotunnel d'achever les derniers travaux de mise en service de la liaison fixe Transmanche et d'assurer les premiers temps de son exploitation, dans les meilleures conditions possibles.

Après plus de sept années de travaux, la liaison fixe Transmanche doit, en effet, être inaugurée le 6 mai 1994 par les deux chefs d'Etat français et britannique. Avant d'examiner l'objet et les motifs du projet de loi qui vient en discussion, le présent rapport présentera un bref historique de la réalisation du Tunnel sous la Manche qui, au-delà des multiples péripéties financières qui ont marqué sa réalisation, reste d'abord un ouvrage technique exceptionnel.

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

### I. L'ABOUTISSEMENT DE 8 ANNÉES D'EFFORTS

#### A. L'HISTORIQUE DU PROJET EUROTUNNEL

Sans revenir sur la succession des vingt six projets successifs de liaison à travers la Manche envisagés depuis 1750 <sup>(1)</sup>, le tableau suivant énumère les principales étapes de la réalisation du projet Eurotunnel :

- Septembre 1981** Un groupe de travail franco-britannique examine les aspects techniques et économiques d'un éventuel lien fixe transmanche, selon le principe d'une concession privée.
- 30 novembre 1984** Après avis favorable du groupe de travail, le président de la République française et le Premier ministre britannique affirment leur volonté de faciliter la réalisation d'un projet entièrement financé par des capitaux privés.

---

*(1) Un examen complet des divers projets ainsi que des quatre propositions présentées en 1986 figure dans le rapport d'information présenté par M. Josselin de Rohan et les membres du groupe de travail chargé d'étudier le projet d'une liaison fixe transmanche et les implications économiques de son établissement (Sénat n° 162, 1986-1987).*

- 2 avril 1985** Consultation internationale en vue de la conception, du financement, de la construction et de l'exploitation d'une liaison fixe transmanche.
- 31 octobre 1985** Remise des offres - Quatre projets sont en compétition - Euroroute, Europont, Transmanche Express, Eurotunnel.
- 20 janvier 1986** Annonce solennelle à Lille par François Mitterrand et Margaret Thatcher du choix du projet Eurotunnel.
- 12 février 1986** Signature à Cantorbéry du traité franco-britannique décidant la construction du Tunnel sous la Manche.
- 14 mars 1986** Signature de la Concession liant les Etats français et britannique à France Manche et The Channel Tunnel Group, pour une durée de 55 ans.
- 6 novembre 1986** Lancement à Sangatte, près de Calais, des travaux préliminaires du puits de descente.
- 6 mai 1987** Publication au journal officiel français du décret déclarant d'utilité publique et urgente les travaux de lien fixe transmanche, côté français.
- 15 juin 1987** Approbation unanime par le Parlement français du Traité et de la Concession.
- 23 juillet 1987** Promulgation par la Reine d'Angleterre du Royal Assent (Sceau royal) concluant favorablement la procédure parlementaire britannique.
- 29 juillet 1987** Ratification après accomplissement des procédures parlementaires des deux pays du Traité de Cantorbéry et de la Concession.
- 1er décembre 1990** Achèvement du tunnel de service. La première jonction est réalisée
- 22 mai 1991** Jonction des tunneliers opérant sur le tunnel ferroviaire nord.
- 28 juin 1991** Jonction des tunneliers opérant sur le tunnel ferroviaire sud : fin des travaux de creusement.

<b>9 janvier 1993</b>	<b>Raccord définitif entre les voies britanniques et françaises dans le tunnel sud.</b>
<b>20 juin 1993</b>	<b>Traversée de France en Angleterre, pour essais, de la première rame Eurostar.</b>
<b>8 mai 1993</b>	<b>Premiers essais d'une navette fret complète sur le terminal français.</b>
<b>mars 1994</b>	<b>Ouverture du système au trafic fret.</b>
<b>mai 1994</b>	<b>Ouverture du système au trafic touristes.</b>
<b>6 mai 1994</b>	<b>Inauguration officielle.</b>

## B. LE CADRE JURIDIQUE

### 1. Le Traité

Signé le 12 février 1986 et entré en vigueur le 29 juillet 1987, le traité franco-britannique de Cantorbéry définit les engagements réciproques des deux Etats, destinés à permettre la réalisation de la liaison fixe. Il contient, ainsi, les dispositions à prendre par les Gouvernements pour assurer la construction et l'exploitation de l'ouvrage.

Dans son article 1, il stipule d'abord que la liaison «*sera financée sans qu'il soit fait appel à des fonds des Gouvernements ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale*». Il prévoit que cette liaison prendra la forme d'un double tunnel ferroviaire et envisage la création ultérieure d'une liaison routière qui complètera le tunnel.

L'article 4 stipule que les contrôles frontaliers seront organisés de façon à concilier leur efficacité avec la fluidité du trafic.

L'article 6 prévoit que, en cas de circonstances exceptionnelles (catastrophe naturelle, actes de terrorisme ou conflit armé ou menaces de telles situations), chaque Gouvernement peut, après consultation de l'autre Gouvernement, prendre des mesures dérogeant à ses obligations découlant du Traité.

Les articles 10 et 11 prévoient que le suivi des opérations de construction et d'exploitation sera assuré pour le compte des Etats par deux organismes : la Commission intergouvernementale assistée du Comité de Sécurité.

L'article 12 accorde aux concessionnaires, en contrepartie du non engagement financier des Etats, une liberté de gestion concernant la politique commerciale, les tarifs, la consistance des services.

L'article 13 définit les obligations des concessionnaires et l'article 15 les principes de leur indemnisation en cas d'interruption unilatérale par les Etats de la construction ou de l'exploitation de l'installation.

Un tribunal arbitral est prévu par les articles 18 et 19 pour régler les différends relatifs à l'interprétation et à l'application du Traité qui pourraient naître entre les Etats et les concessionnaires.

Le Traité définit, ainsi, les principes directeurs de la Concession.

## 2. La Concession

Conclue le 14 mars 1986 à Paris et à Londres, la Concession quadripartite entre la France et le Royaume-Uni, d'une part, France Manche et Channel Tunnel Group d'autre part, fixe de façon détaillée les caractéristiques de l'ouvrage concédé et précise les engagements respectifs des Etats et des concessionnaires selon les principes inscrits dans le Traité (1).

Les Etats n'accordent aucune garantie financière aux concessionnaires. Ceux-ci s'engagent à construire et à exploiter la liaison fixe dans les délais qui leur sont impartis, à la maintenir en bon état, assurant la continuité et la fluidité du trafic, jusqu'à la fin de la Concession dont la durée est fixée à 55 ans. Les concessionnaires sont seuls responsables des dommages causés aux usagers et aux tiers

---

(1) Le texte intégral de la Concession figure en annexe du projet de loi portant approbation, en tant que de besoin, de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986 (Assemblée nationale n° 611, 1986-1987).

du fait de l'ouvrage ; ils doivent donc garantir la sécurité des personnes et des biens et souscrire les assurances adéquates. En contrepartie de ces obligations, les concessionnaires fixent librement leurs tarifs, déterminent leur politique commerciale et la consistance des services offerts.

La Concession règle les modes d'indemnisation des divers partenaires en cas de défaillance dans l'exécution des obligations.

En accord avec le Traité, elle définit les relations des Concessionnaires avec la Commission intergouvernementale, le Comité de sécurité et prévoit de porter les différends entre les Concedants et les Concessionnaires devant un tribunal arbitral.

Le Traité de Cantorbéry est de caractère général ; des textes additionnels, plus spécifiques, règlent en détail des matières pour lesquelles la construction et l'exploitation de la liaison fixe posent des problèmes complexes.

Ont été notamment négociés des accords relatifs à la défense, la sûreté, les contrôles frontaliers et le tribunal d'arbitrage. Un plan de secours binational a été, enfin, élaboré pour coordonner l'action en cas de besoin.

## C. LA CONCEPTION ET L'ORGANISATION

### 1. Le rôle des intervenants privés

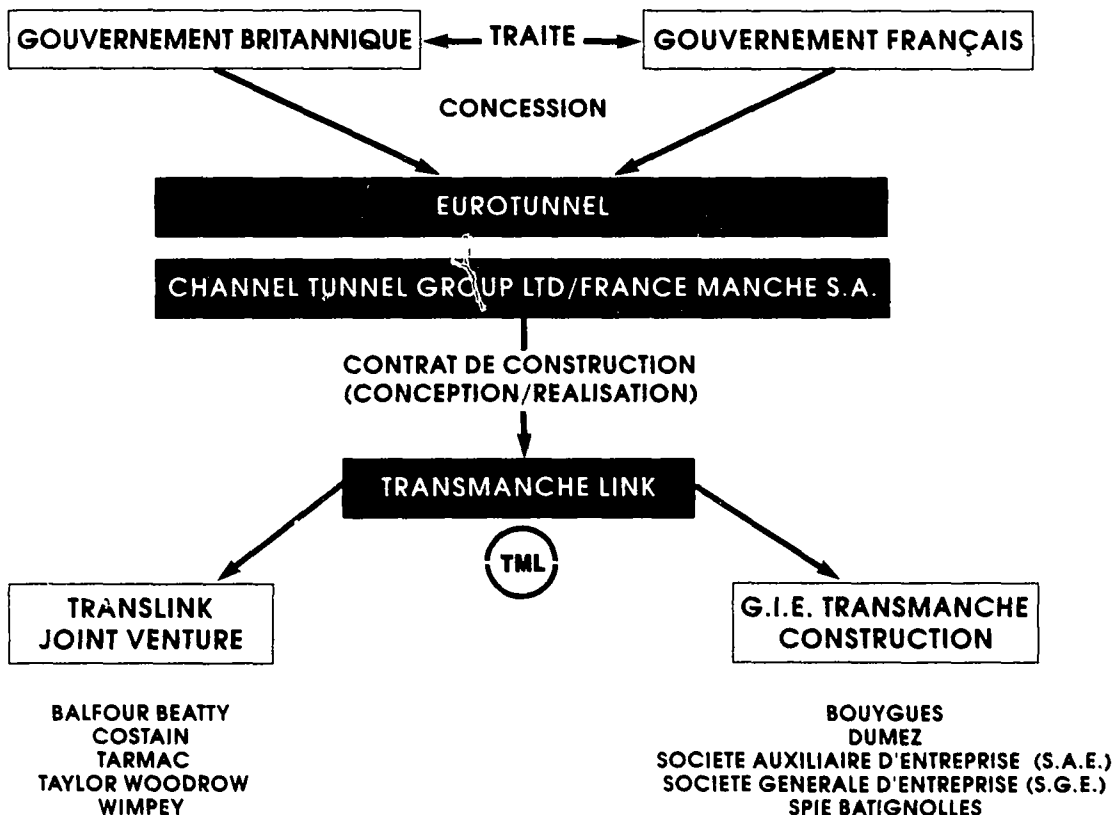
A l'issue d'une consultation internationale, Eurotunnel a été chargé le 20 janvier 1986, par la France et la Grande-Bretagne, de la conception, du financement, de la réalisation et de l'exploitation de la future liaison fixe transmanche. Eurotunnel est une société en participation créée entre les deux sociétés concessionnaires française et anglaise : France Manche et The Channel Tunnel Group.

Le contrat de construction du lien fixe, couvrant la conception et la réalisation de l'ouvrage et du système de transport, a été confié par Eurotunnel à Transmanche Link (TML). Ce groupement associe les compétences des dix grands constructeurs français et britanniques qui ont été à l'origine du projet.



Transmanche Link a été créé par les deux groupements d'entreprises, Transmanche Construction (France) et Translink (Grande-Bretagne), pour traiter et mener le contrat de construction.

Ils se partagent l'exécution des travaux.



## 2. Le rôle des Etats

Bien que le projet Eurotunnel ait un caractère privé, deux institutions publiques ont été mises en place, assistées par une structure administrative particulière, afin de suivre l'évolution de sa réalisation et de son exploitation.

● **La commission intergouvernementale**

Son rôle est de suivre, au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe.

Elle est composée de deux délégations nationales de 7 membres chacune. Un membre au moins de chaque délégation nationale appartient également au Comité de sécurité.

La présidence de la Commission est assurée alternativement par chaque chef de délégation pour une durée de 12 mois. Elle se réunit chaque mois alternativement à Paris et à Londres. Ses décisions sont prises d'un commun accord par les chefs des délégations française et britannique. En cas de désaccord entre eux (ce qui ne s'est jamais passé) il est fait application de la procédure de consultation entre les Gouvernements prévue à l'article 18 du traité.

Elle est notamment chargée (article 10 du Traité) :

① de superviser la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe ;

② d'entreprendre toutes consultations nécessaires avec les Concessionnaires ;

③ de prendre des décisions au nom des deux Gouvernements pour l'exécution de la Concession ;

④ d'approuver les propositions du Comité de sécurité faites en application de l'article 11 ;

⑤ d'élaborer ou participer à l'élaboration de tout règlement applicable à la Liaison Fixe, y compris en matière maritime et d'environnement, et en assurer le suivi ;

⑥ d'examiner toute question qui lui serait soumise par les Gouvernements, le Comité de sécurité, ou dont l'examen lui paraîtrait nécessaire ;

⑦ d'émettre des avis et recommandations à l'égard des deux Gouvernements ou des Concessionnaires.

Ainsi Eurotunnel, suivant l'article 7 de la Concession, a soumis à la Commission :

- l'adaptation des caractéristiques, codes et règlements relatifs notamment à la sécurité ;

- les avant-projets des ouvrages, des matériels et des équipements.

La Commission peut objecter à ces propositions pour des raisons de défense, de sûreté, de sécurité, d'environnement ou de non-conformité avec l'annexe I de la Concession qui décrit les caractéristiques générales de l'ouvrage. Elle devra approuver les règlements d'exploitation qui lui seront soumis par les Concessionnaires (article 13) et, après récolement des travaux, elle aura à autoriser la mise en service de la liaison fixe (article 11).

### ● Le comité de sécurité

Son rôle est de conseiller et d'aider la Commission intergouvernementale sur toutes les questions liées à la sécurité de la construction et de l'exploitation de la liaison fixe. A cette fin, le Comité veille à la conformité des règlements et des dispositifs de sécurité applicables à la liaison fixe avec les règles nationales ou internationales en vigueur ; il les fait appliquer, il en suit l'exécution et fait rapport à la Commission intergouvernementale.

Le Comité de sécurité :

① Emet, sur la demande de la Commission intergouvernementale ou de sa propre initiative, des avis ou des propositions à la Commission intergouvernementale.

② Participe à l'élaboration de tout règlement applicable à la sécurité de la Liaison Fixe et le soumet à la Commission intergouvernementale.

③ Assure, dans le domaine de ses compétences, toutes fonctions pour lesquelles il a reçu délégation de la Commission intergouvernementale.

Il examine les rapports concernant tout incident affectant la sécurité dans la liaison fixe, procède à toutes investigations nécessaires et fait rapport à la Commission intergouvernementale.

Il entreprend toutes consultations nécessaires avec les Concessionnaires.

En cas d'urgence, le président du Comité de sécurité ou son délégué, prend les mesures nécessaires à la sécurité des personnes et des biens de la liaison fixe.

Chaque délégation nationale au Comité de sécurité est composée de cinq membres désignés par le Gouvernement. La présidence est assurée, pour une durée d'un an, alternativement, par le chef de chaque délégation.

Les membres du comité disposent des pouvoirs d'investigation, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.

### ● Le secrétariat général au tunnel sous la Manche

Il est constitué au sein de l'administration centrale du Ministère des transports, en tant que service autonome placé sous l'autorité du Ministre.

Son rôle est d'assurer la préparation et l'exécution, en France, des décisions de la Commission intergouvernementale et du Comité de sécurité.

Il gère les moyens nécessaires au fonctionnement de la Commission et du Comité, fournit à la délégation française l'assistance technique et administrative qui lui est nécessaire, prend en charge les liaisons entre la Commission, le Comité et les instances nationales compétentes ainsi que la coordination et le suivi des actions nécessaires à la construction et à l'exploitation de la liaison Transmanche.

## D. LE FINANCEMENT

### 1. Les actionnaires

Les capitaux propres d'Eurotunnel sont répartis entre 637.000 actionnaires dont 628.800 sont des particuliers qui détiennent 55 % du total des actions.

La répartition géographique de l'actionnariat démontre qu'Eurotunnel est une affaire essentiellement européenne (à 95 %) et très franco-britannique avec une nette prépondérance de l'actionnariat français -près de 2/3 du capital.

## RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'ACTIONNARIAT

*(au 31 janvier 1993)*

	En %	En millions d'unités
France	62,7	335
Royaume Uni	25,1	134
Suisse	3,2	17
Belgique	2,8	14,7
Etats-Unis	1,5	8,2
Arabie Saoudite	0,9	4,7
Suède	0,8	4,3
Autres	3	16

### 2. Le syndicat bancaire

Le consortium international qui réunit les prêts nécessaires au financement de l'ouvrage regroupe plus de 200 banques de trente pays différents. La participation des banques européennes est la plus importante, suivie par celle des banques japonaises.

## RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES PRÊTS

	En %
Japon	22,8
France	19,9
Allemagne	12,6
Royaume-Uni	12,2
Italie	5,1
Suisse	4,3
Belgique	4
Amérique du Nord	3,8
Scandinavie	3,6
Pays-Bas	2,3
Reste de l'Europe	3,9
Reste du monde	5,5

Le syndicat bancaire est représenté par un directoire de 22 banques au sein duquel les quatre banques fondatrices (BNP, Crédit Lyonnais, Westminster Bank et Midland Bank) jouent un rôle de leader.

## II. L'OBJET ET LES MOTIFS DU PROJET DE LOI

Le projet de loi qui nous est présenté tend à autoriser la prolongation pour dix ans de la concession, signée le 14 mars 1986 et entrée en vigueur le 29 juillet 1987, qui définit les engagements réciproques des Gouvernements français et britannique d'une part et des concessionnaires, France Manche SA et Channel Tunnel Group Limited regroupés au sein du consortium Eurotunnel, d'autre part.

L'article 3 de la concession précisait que celle-ci expirerait le 29 juillet 2042 soit cinquante cinq ans après son entrée en vigueur.

Le projet de loi propose d'ouvrir la faculté de repousser ce terme au 29 juillet 2052.

Cet allongement de la durée de la concession, qui a été négocié entre les Gouvernements français et britannique et Eurotunnel (1), est étroitement lié à la nécessité, pour le concessionnaire, de dégager de nouvelles sources de financement pour la phase finale de la mise en service et du début de l'exploitation de la liaison transmanche.

La réalisation du tunnel sous la Manche, entreprise à partir de capitaux privés exclusivement -les Gouvernements limitant leurs engagements à l'octroi d'une concession et à la mise en place d'une infrastructure routière et ferroviaire adéquate à la sortie du tunnel- a donné lieu à d'importants dépassements des coûts d'investissement qui ont entamé sa rentabilité prévisionnelle et considérablement accru les frais financiers.

Évalués initialement à 28,4 milliards de francs en 1987, les coûts de construction du tunnel sous la Manche ont été estimés à 45 milliards de francs en mai 1992.

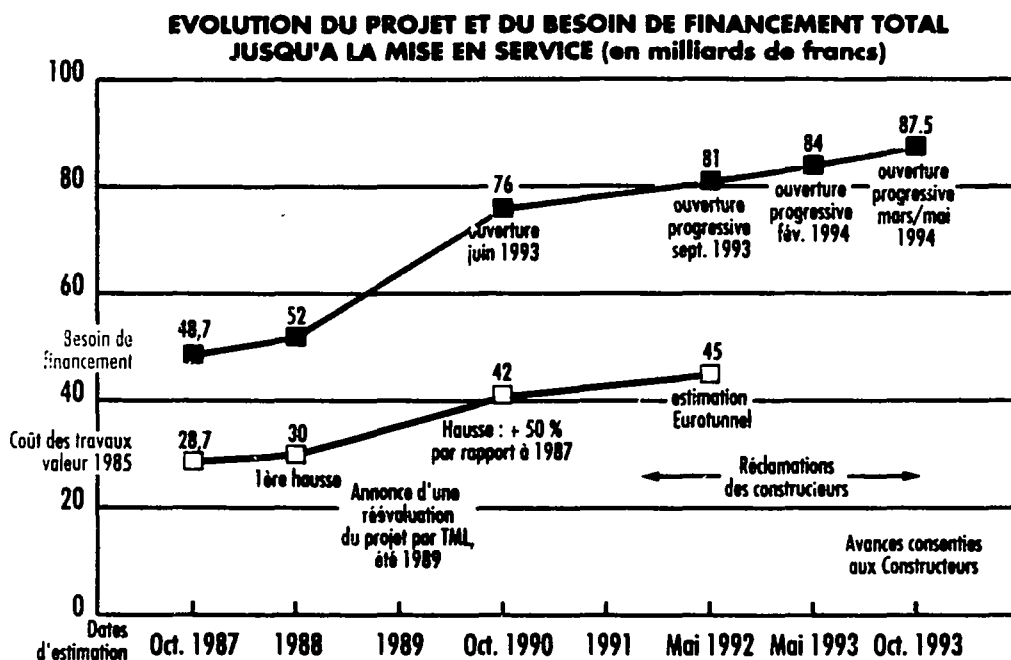
Parallèlement, le besoin de financement total est passé entre les mêmes dates, de 48,7 milliards de francs à 87,5 milliards de francs.

---

(1) lesquels sont parvenus à un accord le 27 décembre 1993

## ÉVOLUTION DU COÛT DU PROJET ET DU BESOIN DE FINANCEMENT TOTAL JUSQU'À LA MISE EN SERVICE

(en milliards de francs)



Pour faire face à ce dépassement de coût, Eurotunnel a dû procéder à une première augmentation de capital en octobre 1990 et faire appel de nouveau au syndicat international de banques prêteuses qui avait financé le projet, à la Banque européenne d'investissement et à la Communauté européenne du charbon et de l'acier.



## SOURCES DE FINANCEMENT

(en milliards de francs)

	1987	1990
Capitaux propres	10	16
Crédits bancaires (taux variable)	40	58
BEI	10	13
CECA		1,7
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>88,7</b>

Ces ressources restent cependant insuffisantes -compte tenu du retard pris pour l'ouverture de la liaison, des réclamations de TML et des frais financiers supportés par le concessionnaire <sup>(1)</sup> -pour combler le besoin de trésorerie estimé à 10 milliards de francs supplémentaires pour la période 1994/1998. Ce n'est, en effet, qu'à partir de 1998, que le concessionnaire pense atteindre le point d'équilibre où les recettes seront suffisantes pour couvrir les charges d'exploitation et les frais financiers.

Dans ces conditions, Eurotunnel a envisagé de procéder à la fois à une nouvelle augmentation de capital avant l'inauguration en mai 1994 et de faire appel au syndicat bancaire pour un montant total d'environ 14 milliards de francs.

Le syndicat bancaire et, plus particulièrement, la Banque européenne d'investissement et les banques japonaises et allemandes qui fournissent plus de 35 % des prêts, a informé le concessionnaire de son refus de concéder ce financement supplémentaire si les deux Gouvernements français et britannique ne manifestaient pas leur volonté de participer à l'effort demandé.

Cette participation ne pouvant être de nature financière -le lien Transmanche étant un projet financé sur des fonds

---

*(1) A la fin de 1993, l'endettement d'Eurotunnel atteignait 65 milliards de francs. Il devrait s'élever au moment de la première mise en service du Tunnel à 71 milliards de francs.*

exclusivement privés- la négociation a porté sur une prolongation de la durée de la concession.

C'est donc à la demande d'Eurotunnel que les Gouvernements français et britannique ont accepté l'allongement de la durée de la concession de 55 à 65 ans afin de faciliter l'obtention des financements complémentaires nécessaires à la mise en service du tunnel sous la Manche.

Cette décision appelle deux observations :

- en premier lieu, l'allongement de la durée de la concession ne sera effective que sous réserve du bouclage du plan de financement envisagé par les concessionnaires ;

- en second lieu, les concessionnaires se sont engagés «en contrepartie» à abandonner la plus grande partie des réclamations qu'ils envisageaient à l'encontre des Gouvernements au regard de décisions antérieures à la date de cet accord. Ces réclamations concernaient notamment les nouvelles conditions relatives à la sécurité des passagers imposées aux concessionnaires.

## **EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE**

**L'article unique du projet de loi tend à autoriser la prolongation de dix ans de la durée de la concession signée le 14 mars 1986 entre les Gouvernements de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la société France Manche et The Channel Tunnel Group Limited.**

**Initialement fixée à 55 ans par l'article 3 de la concession, cette durée pourra être ainsi portée à 65 ans.**

**Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.**

\*

\* \*

**Sous le bénéfice des observations consignées dans le présent rapport, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter, sans modification, le projet de loi portant autorisation de la prolongation de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986.**

## TABLEAU COMPARATIF

Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p><b>Projet de loi portant autorisation de la prolongation de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986.</b></p>	<p><b>Projet de loi portant autorisation de la prolongation de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986.</b></p>	<p><b>Projet de loi portant autorisation de la prolongation de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, signée le 14 mars 1986.</b></p>
Article unique	Article unique	Article unique
<p>Est autorisée la prolongation de dix ans de la durée de la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation d'une liaison fixe à travers la Manche, établie le 14 mars 1986 entre, d'une part, le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et, d'autre part, la société anonyme France-Manche et The Channel Tunnel Group Limited.</p>	Sans modification	Sans modification

## **ANNEXE**

**ACCORD DE PRINCIPE DU 27 DÉCEMBRE 1993 SUR LA  
PROLONGATION DE LA CONCESSION DE 55 À 65 ANS**

## ACCORD

- 1- Les gouvernements français et britannique accorderont un prolongement de la concession de dix ans sous réserve de :
  - l'obtention de toutes les approbations ou autorisations qui peuvent être requises,
  - la finalisation et la mise en oeuvre des engagements des parties concernées par le bouclage du plan de financement d'Eurotunnel.
- 2- Eurotunnel reconnaît que le présent accord n'implique nullement la reconnaissance par les gouvernements , la Commission Intergouvernementale et le Comité de Sécurité d'une quelconque responsabilité en ce qui concerne une quelconque réclamation.
- 3- Eurotunnel s'engage à ne pas formuler à l'encontre des gouvernements , ou de l'un d'entre eux, de la Commission intergouvernementale ou du Comité de sécurité, une quelconque réclamation concernant une décision , une action , une absence d'action ou de décision de la part de l'un ou des deux gouvernements, de la Commission intergouvernementale ou du Comité de sécurité ou à la date de la signature du présent accord ou antérieures à celle-ci.
- 4- Eurotunnel s'engage à ne pas formuler une quelconque réclamation concernant les sujétions qui s'appliqueront au transport des véhicules spéciaux et des autocars, à moins que la Commission intergouvernementale n'impose des conditions qui induiraient des coûts supérieurs ou des revenus inférieurs à ceux qui auraient résulté de l'application des principes définis en annexe. Une telle réclamation ne pourra porter sur une somme plus importante que le surcoût net correspondant pour Eurotunnel .
- 5- Eurotunnel s'engage, tout en respectant les intérêt de ses actionnaires et de ses créanciers, à examiner de manière constructive et dans le but de parvenir à un accord, le transfert au secteur privé, séparément pour les services de voyageurs et de marchandises, des droits et obligations de BR, au titre de la convention d'utilisation et à ne pas refuser son accord à ce transfert de manière déraisonnable.

6- Eurotunnel acceptera un prolongement de la convention d'utilisation pour 10 ans supplémentaires sur la base des conditions applicables en 2042 et pour 2042 . Cet allongement reste soumis à l'approbation de la Commission Européenne et à l'accord des deux gouvernements.

Fait à Paris et Londres le

en deux exemplaires, en langue française et en langue anglaise, les deux exemplaires faisant foi.

Le Ministre de l'Équipement,  
des Transports et du Tourisme

The Secretary of State  
for Transport

Bernard BOSSON

John Mac GREGOR

Pour Eurotunnel

France Manche SA

The Channel Tunnel Group

André BENARD

Alastair MORTON



- 1 - On ne pourra transporter qu'un seul autocar par wagon. Sauf en ce qui concerne les autocars de 60 passagers ou plus, les wagons pourront aussi transporter d'autres véhicules dans la mesure où ceux-ci ne seront pas considérés comme des véhicules spéciaux par la Commission intergouvernementale, tels que des voitures avec galeries de toit, des minibus ou des voitures tirant des remorques.
- 2 - Le chargement devra être prévu de telle sorte que les passagers des autocars puissent être évacués vers le wagon adjacent. Un autocar ne pourra jamais être placé directement derrière un rideau coupe-feu.
- 3 - Les voitures avec remorques pourront être chargées dans un même wagon que les voitures avec galerie de toit et les minibus.
- 4 - Les voitures avec caravanes et les camping-cars seront chargées ensemble en bout de navettes simple-pont sans que soient exigées ni la ségrégation des passagers, ni la protection d'un wagon vide, ni enfin un emplacement spécifique du découplage automatique.
- 5 - Les camping-cars feront l'objet de la part du personnel d'accompagnement d'une surveillance particulière de façon à éviter que le gaz ne soit utilisé en cours de trajet.