

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1974.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi autorisant la ratification du traité entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation d'un Tunnel ferroviaire sous la Manche, signé à Chequers le 17 novembre 1973 et donnant les autorisations nécessaires à son exécution,

Par M. Pierre BROUSSE,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Depuis le jour où l'ingénieur des mines Mathieu présenta au Premier Consul son projet, l'idée de l'établissement d'une liaison permanente à travers la Manche entre la Grande-Bretagne et le continent a connu bien des vicissitudes.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Pierre Prost, Louis Talamoni, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yves Durand, Marcel Fortier, André Fosset, Roger Gaudon, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, René Monory, Mlles Odette Pagani, Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir le numéro :

Sénat : 60 (1974-1975).

Traités et Conventions. — Tunnel sous la Manche.

Ainsi, cent ans après nos collègues du Sénat de la III^e République, un nouveau projet de tunnel est soumis à notre examen.

L'échec de la première entreprise peut paraître de mauvais augure pour la réalisation, toujours différée, d'un si vieux rêve. Mais depuis cette époque, si le progrès technique a été prodigieux, le bouleversement auquel ont été soumis les esprits a été encore plus profond. Les impératifs de la défense nationale britannique ne reposent plus seulement sur les vertus de l'insularité, la Grande-Bretagne a adhéré à la Communauté européenne, et son destin semble se sceller à celui de l'Europe. Les moyens techniques et économiques dont nous disposons enfin permettent aujourd'hui mieux qu'hier la réalisation de ce vaste projet.

Sa mise au point définitive fut longue. De l'accord initial du 28 octobre 1966, entre les deux Gouvernements, au traité du 17 novembre 1973, les négociations furent longues, voire difficiles, mais finalement fructueuses.

Le Parlement doit apporter maintenant sa sanction à l'ensemble de ces travaux. Notre collègue, Mme Brigitte Gros, vous présentera, au nom de votre Commission des Affaires économiques et du Plan, un rapport sur l'ensemble du projet.

Il m'appartient, au nom de votre Commission des Finances, de vous donner un avis sur les dispositions financières et fiscales contenues dans le projet de loi qui vous est soumis, autorisant la ratification du traité entre la Grande-Bretagne et la France concernant le tunnel sous la Manche.

I. — Une organisation originale du projet...

Les deux Gouvernements sont convenus de confier la construction du tunnel à l'initiative privée et son exploitation à un organisme public franco-britannique tout en conservant le contrôle général de l'ensemble du projet. La construction du tunnel doit être financée, aux 9/10, par des capitaux empruntés sur le marché international des capitaux, avec la garantie total des États.

Un groupe financier franco-britannique est chargé de financer et de construire le tunnel sous le contrôle conjoint des deux

Gouvernements. Il est constitué de deux sociétés : la Société française du tunnel sous la Manche (S. F. T. M.) et la British Channel Tunnel Company (B. C. T. C.) dont la composition est donnée en annexe (Annexe n° 1).

Les deux sociétés doivent agir conjointement et solidairement et sont responsables envers les Gouvernements de la réalisation de l'ouvrage qu'elles doivent leur remettre en état d'exploitation dès son achèvement. Ces sociétés financières font appel à des organismes extérieurs pour la mise au point du projet, le lancement des appels d'offres, l'exécution et le contrôle des travaux.

La Direction générale de l'opération est assurée par R. T. Z.-D. E., filiale du groupe R. T. Z., du côté britannique, et par C. G. E.-D. E., filiale du groupe C. G. E., du côté français.

La mise au point du projet, les options de base sont définies en commun par la Direction générale et les Gouvernements. Pour les équipements ferroviaires fixes ou mobiles, l'accord des réseaux (S. N. C. F. et B. R.) est nécessaire ; les Gouvernements décident en dernier ressort en cas de désaccord. Les plans fondamentaux et les marchés importants doivent recevoir leur accord.

A l'achèvement des travaux, le tunnel sera remis aux Etats qui en confieront l'exploitation à un organisme public.

Deux « délégations au tunnel » ont été créées pour assurer le contrôle de l'ouvrage et la coordination des actions administratives. Elles agissent conjointement dans leurs rapports avec les sociétés, notamment pour donner les approbations nécessaires.

Le décret n° 74-475 du 17 mai 1974 qui a créé la Délégation française prévoit également qu'elle peut prendre, au nom de la partie française de la future autorité d'exploitation, toutes décisions concernant l'ouvrage et ses normes d'exploitation et tout engagement vis-à-vis des tiers et des sociétés. Ces fonctions cesseront dès que sera créé l'Etablissement public français, dont le conseil constituera, avec le conseil de l'organisme public britannique homologue, l'autorité d'exploitation (Annexe n° 2).

L'Autorité du tunnel sous la Manche, constituée par la réunion des administrateurs des deux organismes nationaux d'exploitation (établissements publics), sera chargée de l'exploitation, l'entretien et l'extension éventuelle du tunnel.

Elle doit être créée aussitôt que possible après la ratification du traité, de façon à pouvoir être associée à la réalisation de l'ouvrage et à préparer son exploitation. Le tunnel lui sera remis dès son achèvement.

En particulier, elle doit en assurer la gestion comme une entreprise commerciale en concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche, en respectant le principe de non discrimination entre le trafic routier et le trafic ferroviaire.

La rémunération du capital privé étant calculée d'après les résultats d'exploitation, les sociétés seront représentées au conseil de l'Autorité du tunnel pour assurer la sauvegarde de leurs intérêts contre les risques d'une politique commerciale et tarifaire anormale. Leurs représentants disposeront d'une minorité de blocage en ce qui concerne les investissements nouveaux et d'un recours possible à l'arbitrage pour les tarifs et les dépenses d'exploitation.

II. — ... qui permet un engagement progressif des Gouvernements...

Les principes directeurs du Protocole du 22 septembre 1971 ont été précisés et complétés par les Conventions n° 1 du 20 octobre 1972 et n° 2 du 17 novembre 1973. Ils prévoient un engagement progressif de l'opération et définissent pour chaque phase les risques financiers qui doivent être assurés conjointement par les deux sociétés française et britannique chargées de la construction et du financement de l'ouvrage.

Par un échange de lettres, datées du 20 octobre 1972, les deux Gouvernements ont constaté leur accord sur la convention que chacun d'eux a conclue le même jour avec les sociétés privées. Cette Convention n° 1 a fixé le calendrier et le contenu de chacune des phases jusqu'à l'achèvement des travaux et même ultérieurement, pendant la période où l'exploitation publique prélèvera sur ses recettes les sommes nécessaires à la rémunération des capitaux privés.

La phase I (avril 1971-novembre 1973) a été une phase d'études au cours de laquelle, sous le contrôle des Gouvernements, les sociétés privées ont mis au point le projet technique, évalué le coût de l'ouvrage et estimé sa rentabilité. Elle a permis d'aboutir, le

17 novembre 1973, à la signature de la Convention n° 2 qui définit les engagements des Gouvernements et des sociétés, et à celle du Traité franco-britannique qui règle les rapports entre les deux Etats. Ces deux textes sont l'objet du présent projet de loi de ratification.

Pour cette première phase, les dépenses estimées initialement à 66 millions de francs se sont élevées finalement à 74 millions de francs, par suite d'une prolongation de trois mois et demi nécessaire à la mise au point du projet. Le financement a été assuré pour 33 millions de francs (la moitié de l'estimation initiale) par les capitaux des sociétés et pour le solde par des emprunts qu'elles ont contractés auprès de leurs actionnaires, mais dont le remboursement est garanti par les Gouvernements en cas d'abandon du projet.

La phase II a commencé dès la signature de la Convention n° 2 et du Traité. Elle doit s'achever en juillet 1975. Les travaux de creusement du tunnel proprement dit commenceront de chaque côté de la Manche par la réalisation des ouvrages d'accès ainsi que des premiers kilomètres de la galerie de service. La dépense, évaluée à 348 millions de francs, doit être financée à concurrence de 90 millions de francs par les augmentations de capital des deux sociétés qui ont été réalisées en mars 1973 et pour le solde (258 millions de francs) par des prêts bancaires garantis par les Gouvernements.

Durant cette période sera achevée la mise au point de la *Convention n° 3* qui devra être signée avant l'achèvement de la phase II. Elle aura pour objet principal de fixer le détail des caractéristiques de l'ouvrage, le coût estimé du tunnel en prix courants rapportés à l'époque au cours de laquelle les dépenses sont prévues et l'apport minimal des sociétés ainsi que leur rémunération.

La phase III (juillet 1975 - fin 1980) verra le démarrage du percement des tunnels principaux et doit s'achever par la remise de l'ouvrage aux Gouvernements. Dès le début de cette phase, les sociétés doivent procéder aux premières émissions de capital dans le public pour un montant tel que l'ensemble de leurs fonds propres représente 10 % du coût estimé de l'ouvrage, soit environ 1 milliard de francs d'après les estimations de 1973 (Convention n° 2) qui seront revues en 1975 (Convention n° 3). Le solde sera financé

par des emprunts obligataires *bénéficiant de la garantie totale des Gouvernements* ; ces emprunts, dont le montant global représente près de *9 milliards de francs* d'après les évaluations de 1973, seront émis par les sociétés en partie sur le marché français, en partie sur le marché britannique et en partie sur les marchés internationaux.

Après la remise du tunnel aux Gouvernements des deux Etats, les sociétés doivent recevoir de l'Autorité du tunnel sous la Manche chargée de l'exploitation, par prélèvement sur les résultats, les sommes nécessaires au service de la dette obligataire et à la rémunération de leur capital. La durée d'amortissement des emprunts obligataires a été fixée par la Convention n° 2 à vingt-cinq ans. En cas d'insuffisance des résultats, il sera fait appel à la garantie des Etats par le service des emprunts. Les premiers actionnaires des phases I et II verront leurs titres valorisés et recevront au début de la phase III des actions gratuites à titre de rémunération.

III. — ... et paraît limiter les risques de mise en jeu des garanties...

Le projet de tunnel sous la Manche a fait l'objet d'études de rentabilité économique successives et contradictoires, françaises et britanniques, qui auraient toutes conclu à la rentabilité certaine du projet à moyen et long terme.

Pour étudier les perspectives de développement du trafic d'exploitation, deux hypothèses ont été retenues : la première correspond à une croissance de l'économie européenne (jusqu'en 1990) analogue à celle des dernières années et sensiblement identique à celle formulée par les experts de l'O. C. D. E. (+ 5 % par an pour le produit intérieur brut français et + 3,5 % pour le produit intérieur brut britannique) ; la seconde correspond à une réduction de 20 % de cette croissance (+ 4 % pour le produit intérieur brut français et + 2,8 % pour le produit intérieur brut britannique).

Dans ce contexte, la somme des bénéfices nets pour la collectivité et pour les usagers, retracés dans le bilan économique de l'ouvrage, ferait apparaître un taux de rentabilité économique, c'est-à-dire la valeur du taux pour laquelle ces bénéfices s'annulent, à 16,9 %. Néanmoins, l'ensemble de ces évaluations mériterait d'être revu pour tenir compte des nouvelles conditions économiques.

Pour s'assurer cette garantie optimum de rentabilité, selon les termes de la Convention n° 1 signée le 20 octobre 1972, l'Autorité d'exploitation aura pour mission « de gérer, d'exploiter, de maintenir en état et de développer les installations du tunnel comme une entreprise commerciale en concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche, en vue d'obtenir la meilleure rentabilité possible de l'investissement ». La politique commerciale de l'Autorité devrait donc être gouvernée par la maximisation des recettes et la non-discrimination tarifaire.

Des études sont en cours, tenant compte de l'augmentation du prix du pétrole et des nouvelles perspectives des économies européennes. Les résultats complets ne seront connus qu'en 1975, mais les premiers calculs font apparaître que l'augmentation du prix du pétrole pourrait avoir une incidence favorable sur l'exploitation du tunnel, dans la mesure où le transport ferroviaire serait moins dispendieux en énergie que les transports maritimes ou aériens.

Compte tenu des perspectives de rentabilité qui précèdent, les prévisions de recettes et de trafic établies dans les hypothèses de croissance économique fixées par l'O. C. D. E. permettent de prévoir des résultats nets positifs dès la première année d'exploitation (même dans l'hypothèse la plus basse : produit intérieur brut de la France : + 4 % ; produit intérieur brut de la Grande-Bretagne : + 2,8 %).

Dans la mesure où le coût de l'ouvrage a été sérieusement établi il n'y a peut-être pas lieu de redouter outre mesure l'incidence des augmentations de prix sur les résultats financiers de l'opération. En effet, les augmentations de prix dans les travaux publics suivent sensiblement l'augmentation générale des prix qui ne manque pas de se répercuter sur les prix des transports et donc sur ceux du trafic à travers la Manche et notamment sur les péages futurs du tunnel. L'incidence de l'inflation sur les recettes du tunnel, compte tenu du fait que le coût d'exploitation est constitué à 80 % de charges non indexées (service de la dette obligataire), ne peut être vraiment préjudiciable à la rentabilité de l'opération ; elle l'améliorerait plutôt. Mais cette opération illustre — si besoin était — l'urgence d'une solution équitable de la rémunération de l'épargne.

Enfin dans l'hypothèse où le coût en monnaie constante aurait été sous-estimé de 15 %, l'exploitation du tunnel a des résultats nets positifs dès le début de l'exploitation ou au bout de six mois dans l'hypothèse basse de développement économique formulée par

O. C. D. E. Les aléas techniques seraient en fait réduits, et la rémunération des sociétés d'ingénierie comportant une part variable très importante serait annulée si le coût réel du tunnel était majoré de 10 % ; le risque de dépassement important du coût estimé du tunnel peut donc paraître relativement faible.

(Deux tableaux, joints en annexe, donnent sous une forme simplifiée les bilans financiers prévisionnels du tunnel pendant les vingt-cinq premières années de son exploitation. Le taux de rendement global de l'investissement, en francs constants, s'établit à 14,5 % dans l'hypothèse économique basse et à 17 % dans l'hypothèse haute) (annexe n° 3).

Aux conditions économiques de janvier 1973 le coût de l'ouvrage était estimé à 5 250 millions de francs. Dans ce montant sont compris le coût du tunnel, des installations terminales et du matériel roulant affecté aux navettes. Il faut majorer cette estimation en francs constants des frais financiers et des variations de prix. « Le coût estimé du tunnel exprimé en prix courants, rapportés à l'époque au cours de laquelle les dépenses sont prévues » selon les termes de la Convention n° 2, s'élèverait à 9 560 millions de francs.

Les fonds nécessaires doivent provenir au minimum pour 10 % des fonds propres des sociétés privées et pour le solde, soit 90 %, d'emprunts obligataires, garantis par les Etats, à lancer sous la responsabilité des sociétés sur les marchés français, britanniques et internationaux. L'amortissement de la dette obligataire est prévue sur vingt-cinq ans.

Selon les informations qui nous ont été fournies, les recettes de l'exploitation devraient d'abord couvrir les dépenses propres de l'exploitation, relativement faibles, puis la charge du service, en principal et en intérêts, de la dette obligataire garantie par les Gouvernements. Ensuite, dans la mesure où les recettes nettes le permettraient, les sociétés recevront de l'Autorité d'exploitation une somme calculée en fonction des recettes brutes et nettes du tunnel, avec laquelle elles pourront rémunérer leurs capitaux. Le solde disponible éventuel sera partagé par moitié entre les Gouvernements.

Les sociétés intéressées aux résultats de l'exploitation le sont particulièrement au contrôle du coût des travaux, car toute augmentation substantielle du coût de l'ouvrage se traduirait par une majo-

ration de la charge de service de la dette obligataire qui réduirait ou, à la limite, pourrait même annuler pendant les premières années les recettes nettes de l'exploitation sur lesquelles sera prélevée leur rémunération.

Dans la Convention n° 2 ont été arrêtées les conditions de la rémunération du capital privé. Elle est déterminée par la somme de trois termes : un terme fixe F, un pourcentage X des recettes brutes et un pourcentage Y des recettes nettes.

Dans les conditions du marché financier de juin 1973, à partir de la moyenne des hypothèses de recettes examinées précédemment (Annexe n° 3), les paramètres ont été fixés ainsi : F égal à 11 % du capital, X à 8,7 % des recettes brutes et Y à 3 % des recettes nettes (Convention n° 2). Ces paramètres auraient été calculés, compte tenu du versement aux actionnaires pendant la période de construction, et à compter de la première émission de fonds non garantis de la société française en phase II, d'un intérêt intercalaire de 7 %, pour offrir en 1981 *un taux de rendement brut avant impôt de 22,4 %*, avec une perspective de croissance de 3 % par an, en monnaie constante.

Le financement de l'ouvrage sera donc assuré par des fonds privés, fonds propres ou empruntés, mais les Gouvernements supporteront le risque financier de la garantie des emprunts bancaires et obligataires, soit pour un montant total supérieur à 9 milliards de francs, qui peut jouer dans deux cas :

— si le projet est abandonné au cours de la construction, les Gouvernements devront prendre en charge ou rembourser tous les emprunts garantis qui auront été émis au moment de l'abandon ;

— si l'abandon provient de leur fait (abandon politique), ils devront, en outre, indemniser les actionnaires des sociétés.

Si pendant l'exploitation, les recettes sont insuffisantes pour assurer le service de la dette obligataire, les Gouvernements devront donc fournir le complément nécessaire. Ce risque n'existe réellement que pendant les premières années de l'exploitation. En contrepartie de leur garantie, les Gouvernements recevront et se partageront par moitié les surplus des bénéfices espérés de l'exploitation après paiement de la rémunération des sociétés.

Ces surplus sont sans doute aléatoires pendant les premières années, mais ils sont appelés à devenir très rapidement considérables d'après les hypothèses retenues.

Le principe d'un engagement progressif de l'opération permet de cloisonner les risques et de s'assurer de la détermination de tous les partenaires publics et privés, français et britanniques, de réaliser le projet. Le cheminement de cette volonté se traduit par des Conventions successives qui déterminent les engagements de chacun.

A l'issue de la deuxième phase, en juillet 1975, environ un demi-milliard de francs auront été engagés. La Convention n° 3 scellera l'accord définitif sur la réalisation du tunnel. Elle sera l'actualisation de la Convention n° 2 : coût de l'ouvrage, rémunération du capital privé, précisions techniques. Mais le traité du 17 novembre 1973 et la Convention n° 2 doivent rester néanmoins la loi fondamentale entre les parties.

IV. — ... mais qui nécessite quelques adaptations aux lois françaises, notamment dans le domaine fiscal.

Le caractère international du projet, la diversité des systèmes juridiques nationaux des partenaires ont conduit ceux-ci à mettre au point et à adopter un « montage » juridique original de l'opération qui déroge sur certains points au droit interne français. Le traité du 17 novembre 1973 et la Convention n° 2 sont soumis en tant que de besoin au Parlement.

Les dérogations concernent notamment le droit des sociétés, le règlement des litiges entre les Gouvernements et les sociétés, et la fiscalité. Celles qui intéressent notre législation fiscale doivent être examinées plus particulièrement. Elles sont inscrites dans le Traité, article 13-2, et dans la Convention n° 2, section 8, rubrique 8.3.3 (Annexe n° 4).

Les adaptations fiscales demandées sont liées à la nature du projet et à l'organisation juridique et financière instituée pour sa mise en œuvre.

En premier lieu pour l'égalité de concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche, il est demandé que les sociétés et les organismes nationaux ne soient pas soumis au régime

de la T. V. A., notamment sur les opérations de construction et d'exploitation du tunnel. Cette exonération paraît équitable en référence au régime actuel des transports maritimes et de la construction navale.

En second lieu, sont apportées des précisions quant aux régimes fiscaux des revenus de l'exploitation et des indemnités éventuelles en cas d'abandon. Ces dispositions ont plus un caractère d'adaptation que de dérogation au régime fiscal actuel.

*

* * *

Au terme de l'examen rapide de ce projet plusieurs observations peuvent être formulées :

L'opportunité économique de la réalisation d'un tunnel sous la Manche semble confirmée par la concordance des diverses études de rentabilité qui ont été effectuées par des équipes britanniques et françaises dont les conceptions initiales étaient cependant assez éloignées. La place grandissante occupée depuis quinze ans par les pays européens dans le commerce extérieur de la Grande-Bretagne et l'élargissement de la Communauté européenne ne peuvent que conforter les perspectives de développement décrites par les études.

Le recours à l'initiative privée pour assurer le financement et la construction de l'ouvrage paraît plus contestable. Mais la nécessité de concilier la partie britannique, favorable au recours unique au secteur privé pour la réalisation comme pour l'exploitation du projet, a conduit à cette solution.

Le découpage de l'opération en phases successives, gouvernées par des Conventions qui, l'une après l'autre, précisent et renforcent les engagements réciproques des parties, permet de n'engager définitivement l'entreprise qu'après une période probatoire qui paraît limiter les risques encourus par les garants de toute l'opération : c'est-à-dire les Etats.

En tout état de cause, il est indispensable que le projet de Convention n° 3, qui ne semble pas devoir être soumis pour ratification au Parlement, soit soumis avant signature à l'examen des commissions compétentes de l'Assemblée Nationale et du Sénat.

Observations de la Commission des Finances.

Après avoir entendu son rapporteur, un large débat s'est instauré auquel ont pris part notamment Mlle Rapuzzi, MM. Coudé du Foresto, Monory, Lombard et de Montalembert.

Après avoir souligné l'importance du projet sur l'avenir des relations franco-britanniques, M. Lombard a demandé que soient prises le plus rapidement possible les mesures d'accompagnement nécessaires dans le domaine de l'aménagement du territoire ; Mlle Rapuzzi a indiqué qu'il était nécessaire que les appels éventuels aux fonds publics soient individualisés et non imputés sur les dotations budgétaires annuelles réservées à l'ensemble des départements ministériels.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances donne un avis favorable à l'adoption du texte soumis à votre examen.

ANNEXES



ANNEXE I

GRUPE FRANCO-BRITANNIQUE DE FINANCEMENT ET DE CONSTRUCTION DU TUNNEL SOUS LA MANCHE

Société française du tunnel sous la Manche (S. F. T. M.).

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

British Channel Tunnel Company (B. C. T. C.).

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

ANNEXE II

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

Décret n° 74-475 du 17 mai 1974
portant création d'une délégation au tunnel sous la Manche.
(Journal officiel du 19 mai 1974, p. 5418.)

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances, et du Ministre d'Etat, Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports;

Vu le Traité franco-britannique signé le 17 novembre 1973;

Vu l'échange de lettres entre les Ministres français et britannique des Affaires étrangères en date du 17 novembre 1973,

Décète :

Article premier. — Il est institué sous l'autorité du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports une délégation au tunnel sous la Manche.

Art. 2. — La délégation au tunnel sous la Manche a pour mission de contrôler la construction de l'ouvrage et de préparer son exploitation jusqu'à la mise en place de l'organisme national prévu par l'article 9 du traité.

Pour la réalisation de ces missions, la délégation est notamment chargée :

1° D'approuver les contrats de travaux passés par les sociétés de construction et de contrôler leur exécution ;

2° De prendre au nom de la partie française de la future autorité du tunnel sous la Manche :

— des décisions concernant l'ouvrage et ses normes d'exploitation ;

— des engagements contractuels tant à l'égard des sociétés de construction qu'à l'égard des tiers.

Art. 3. — Le délégué au tunnel sous la Manche est assisté de deux adjoints. Le délégué au tunnel sous la Manche est nommé par décret.

Art. 4. — Le délégué exercera son action en étroite liaison avec le fonctionnaire britannique chargé des mêmes fonctions. Le délégué veille à la coordination des actions menées par les différentes administrations intéressées par le projet.

Art. 5. — Le délégué est ordonnateur secondaire des dépenses. Il procède à la gestion des personnels contractuels placés auprès de lui et à la passation des marchés et des contrats d'études dans la limite des dotations inscrites chaque année dans le budget du Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des transports.

Art. 6. — Il est créé un comité de direction présidé par le délégué et comportant :

- un représentant du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports ;
- un représentant du Ministre des Affaires étrangères ;
- un représentant du Directeur du budget au Ministère de l'Économie et des Finances ;
- un représentant du Directeur du Trésor au Ministère de l'Économie et des Finances.

Ce comité oriente l'action de la délégation et il contrôle l'exécution de ses missions.

Art. 7. — Sont abrogés :

- l'arrêté interministériel du 1^{er} décembre 1966 portant nomination d'un chargé de mission auprès du Ministre de l'Équipement et création d'un groupe de travail interministériel pour l'étude de la réalisation du tunnel sous la Manche ;
- l'arrêté interministériel du 18 mars 1970 relatif à la désignation du délégué au tunnel sous la Manche comme ordonnateur secondaire ;
- la décision du Ministre des Transports du 20 mai 1970 instituant un Comité interministériel de coordination.

Art. 8. — Le Ministre d'État, Ministre de l'Économie et des Finances, le Ministre d'État, Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports, le Ministre des Affaires étrangères, le Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Économie et des Finances, chargé du budget, et le Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 mai 1974.

PIERRE MESSMER.

Par le Premier Ministre :

*Le Ministre d'État, Ministre de l'Aménagement du territoire,
de l'Équipement et des Transports,*

OLIVIER GUICHARD.

*Le Ministre d'État, Ministre de l'Économie et des Finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.*

*Le Ministre des Affaires étrangères,
MICHEL JOBERT.*

*Le Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Économie et des Finances,
chargé du budget,*

HENRI TORRE.

*Le Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Aménagement du territoire,
de l'Équipement et des Transports, chargé des transports,*

AYMAR ACHILLE-FOULD.

ANNEXE III

CAS VARIANTE (Hypothèse économique haute.)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Recettes brutes	643	1 450	1 640	1 840	2 070	2 330	2 620	2 950	3 330	3 740	4 210	4 600	5 020
	450	957	1 020	1 100	1 180	1 260	1 350	1 450	1 540	1 650	1 300	1 850	1 910
Dépenses d'exploitation	155	196	211	228	246	266	238	313	340	370	445	476	503
	»	129	134	140	146	152	159	166	172	180	189	194	196
Service de la dette	388	775	775	775	775	805	815	855	890	964	1 010	1 010	1 010
Recettes nettes	100	478	649	838	1 050	1 260	1 520	1 790	2 100	2 410	2 760	3 120	3 510

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Recettes brutes	5 480	5 990	6 530	7 130	7 790	8 500	9 280	10 100	10 800	11 400	12 100	12 900
	2 010	2 090	2 180	2 260	2 340	2 440	2 530	2 640	2 670	2 700	2 730	2 760
Dépenses d'exploitation	543	581	622	666	714	765	821	881	920	992	1 010	1 050
	202	206	210	214	218	222	226	230	229	223	227	226
Service de la dette	1 010	1 010	1 010	1 010	1 010	1 000	1 010	1 010	1 010	1 010	1 010	1 010
Recettes nettes	3 930	4 400	4 910	5 460	6 070	6 730	7 460	8 250	8 830	9 450	10 100	10 800

Pour les recettes brutes et les dépenses d'exploitation :

- chiffre supérieur = valeur nominale en millions de francs (hausse moyenne des prix de 5 %) ;
- chiffre inférieur = valeur réelle en millions de francs (1^{er} janvier 1973).

CAS DE BASE

(Hypothèse économique basse.)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Recettes brutes	571	1 270	1 400	1 560	1 730	1 920	2 130	2 360	2 620	2 910	3 230	3 490	3 770
	395	838	880	920	970	1 030	1 100	1 140	1 210	1 290	1 360	1 400	1 450
Dépenses d'exploitation	153	188	201	215	231	247	265	284	306	329	386	409	434
	106	124	128	132	136	140	145	150	155	160	164	166	168
Service de la dette	388	775	775	775	775	805	815	855	890	964	1 010	1 010	1 010
Recettes nettes	40	303	428	568	724	867	1 050	1 220	1 430	1 620	1 840	2 080	2 340

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Recettes brutes	4 080	4 410	4 770	5 150	5 570	6 020	6 510	7 040	7 400	7 770	8 170	8 590
	1 510	1 570	1 620	1 690	1 750	1 810	1 890	1 950	1 930	1 910	1 890	1 870
Dépenses d'exploitation	460	487	517	549	582	618	657	698	728	758	790	823
	170	172	174	176	177	179	181	182	180	178	176	175
Service de la dette	1 010	1 010	1 010	1 010	1 010	1 000	1 010	1 010	1 010	1 010	1 010	1 000
Recettes nettes	2 610	2 920	3 250	3 600	3 980	4 400	4 850	5 330	5 660	6 010	6 370	6 760

Pour les recettes brutes et les dépenses d'exploitation :

- chiffre supérieur = valeur nominale en millions de francs (hausse moyenne des prix de 5 %) ;
- chiffre inférieur = valeur réelle en millions de francs (au 1^{er} janvier 1973).

ANNEXE IV

TRAITE DU 17 NOVEMBRE 1973

.....

Article 13.

Contrôle des changes et fiscalité.

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

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

- b) i) Afin d'assurer l'égalité de concurrence avec les autres moyens de transport à travers la Manche et à cette seule fin, les Sociétés et les organismes nationaux ne supportent pas l'incidence de la taxe sur la valeur ajoutée à raison :
- aa) des opérations de construction, d'entretien ou d'extension de l'ouvrage, à l'exclusion des stations terminales ;
 - bb) des opérations d'acquisition, d'entretien et de réparation du matériel roulant spécialisé (wagons-navettes).
- ii) En ce qui concerne la taxe sur la valeur ajoutée les recettes provenant des transports utilisant l'ouvrage sont assujetties au même régime fiscal que celles des autres moyens de transports à travers la Manche entre les deux pays.
- c) i) Chaque organisme national n'est imposé au titre de l'impôt sur les bénéfices que selon la législation et la réglementation en vigueur dans son pays et par les autorités fiscales de ce pays, à raison de sa part des bénéfices de l'exploitation de l'ouvrage, après le partage visé au paragraphe 8 b de l'article 9.
- L'autorité en tant que telle n'est soumise à aucune imposition.

- ii) Pour le calcul du bénéfice imposable des organismes nationaux, les versements aux Sociétés au titre des accords passés avec elles, ainsi que les provisions pour les services des emprunts garantis par les Gouvernements, sont considérés comme une charge déductible à raison de la moitié de ces dépenses pour chacun des organismes nationaux.
 - iii) Les bénéfices des Sociétés tirés du financement et de la construction de l'ouvrage sont considérés dans le cas de la Société française comme étant d'origine française et dans le cas de la Société britannique comme étant d'origine britannique ; dans aucun cas, les bénéfices ne sont imposables dans l'autre pays.
- d) Les Gouvernements se consultent en tant que de besoin pour examiner les conditions d'application aux organismes nationaux des impôts nationaux, régionaux ou locaux.
- e) Les administrations fiscales compétentes des deux Etats se concertent sur les modalités d'exercice de leurs droits respectifs de communication et de vérification en ce qui concerne la comptabilité et les documents des organismes nationaux.

.....

CONVENTION N° 2 DU 17 NOVEMBRE 1973

.....

8.3.3. Dispositions fiscales :

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

- 1° La Société ne sera pas redevable de la T. V. A. pour les versements qui lui seront faits par l'Autorité ou par l'Organisme français d'exploitation pendant la période de rémunération.
 - 2° Toutes les dépenses qui concourent à la construction et à l'équipement du tunnel, tel qu'il devra être remis en fin de période de construction, ainsi que celles afférentes au fonctionnement propre de la Société dans la mesure où elles sont considérées comme déductibles en droit interne, constituent le coût de la partie du tunnel construit par la Société française, à concurrence de leur montant net, c'est-à-dire déduction faite des recettes éventuelles de la Société.
 - 3° L'annuité d'amortissement du capital propre de la Société en fonction du coût du tunnel défini au sous-paragraphe 2° ci-dessus ne sera admise en déduction du bénéfice imposable de celle-ci que pour la partie correspondant au montant dudit capital diminué de la plus-value constatée, en franchise d'impôt, lors de l'absorption de la Société actuelle par la future Société prévue au paragraphe 4.5.1, 1°, ci-dessus.
 - 4° Les intérêts intercalaires servis dans les conditions prévues aux paragraphes 4.6.1 et 4.6.2 sont soumis au régime fiscal des revenus distribués. Toutefois, ils ne donnent pas lieu à exigibilité du précompte visé à l'article 223 *sexies* du Code général des impôts non plus qu'à l'attribution de l'avoir fiscal prévu par l'article 158 *bis* dudit Code.
 - 5° Dans les cas d'abandon du projet, unilatéralement par les deux Gouvernements ou l'un d'entre eux, prévus aux paragraphes 6.2.9 et 6.2.10, les montants à payer aux actionnaires de la Société ne seront générateurs d'aucune imposition au niveau de celle-ci. En ce qui concerne les actionnaires, les plus-values provenant éventuellement du rachat de leurs droits ne donneront lieu à taxation que si ces droits figurent à l'actif d'une entreprise.
-