52e ANNEE - EDITION SPECIALE N° 2
Du 29 octobre 2010

RÉPUBLIQUE DU CONGO
*Unité * Travail * Progrès*

Hors texte
Prix : 2000 F CFA

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

¤ Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis). Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
¤ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte ; ¤ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE
Règlement : espèces, par mandat postal, par chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du ***Journal officiel*** et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

SOMMAIRE

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

Décret n° 2010 - 523 du 14 juillet 2010 portant approbation de la convention de concession des aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo

Décret n° 2010 - 524 du 14 juillet 2010 portant approbation du cahier de charges type applicable à la concession des aérodromes appartenant à l'Etat.

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

Décret n° 2010 - 523 du 14 juillet 2010 portant approbation de la convention de concession des aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;
Vu la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
Vu le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et son additif relatif au système institutionnel et juridique de la Communauté ;
Vu le Règlement n° 010/00-CEMAC-066CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du code de l'aviation civile de la CEMAC, notamment ses articles 145 et 167;
Vu le décret n° 62-101 du 16 avril 1962 relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 99-95 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation de l'inspection générale des transports ;
Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des finances, du budget et du portefeuille public.

En Conseil des ministres.

Décrète :

Article premier : Est approuvée la convention de concession des aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo annexée au présent décret.

Article 2 : La présente convention est applicable à compter de la date de sa signature par le Gouvernement et la société anonyme Aéroports de la République du Congo en sigle AERCO.

Article 3 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 14 juillet 2010

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Isidore MVOUBA.

Le ministre des finances, du budget et du portefeuille public,

Gilbert ONDONGO.

Convention de Concession entre L'Etat congolais et AERCO

Sommaire

Titre préliminaire : Définition et abréviations des expressions et termes de la Convention de Concession

Titre I : Objet, définition et nature de la Concession ; Dispositions générales applicables à la Concession

Chapitre 1 : Objet, définition et nature de la Concession

Article 1 : Objet et définition de la Concession
Article 2 : Périmètre de la Concession
Article 3 : Période de Concession
Article 4 : Régime des Biens
Article 5 : Contrats ou engagements conclus avec des tiers antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente Convention de Concession

Chapitre 2 : Dispositions générales applicables à la Concession

Article 6 : Plan de régulation économique à cinq (5) ans
Article 7 : Distinction entre Obligations Principales et Autres Obligations du Concessionnaire
Article 8 : Le Bureau de Contrôle et de Supervision
Article 9 : Date de Début des Activités - Conditions Suspensives
Article 10 : Régimes douanier, fiscal et comptable
Article 11 : Règles d'amortissement des biens du Périmètre de la Concession

Titre II : Droits, obligations et responsabilités des Parties pour l'exécution de la Concession

Chapitre 1 : Règles applicables aux deux parties pour la Conception, l'Exécution et la Réception des travaux pendant la Concession

Article 12 : Régime des travaux - Principes généraux
Article 13 : Conception des travaux à la charge du Concessionnaire
Article 14 : Responsabilité sur l'exécution des travaux à la charge du Concessionnaire
Article 15 : Contrôle de l'exécution des travaux à la charge du Concessionnaire
Article 16 : Réception des travaux à la charge du Concessionnaire
Article 17 : Conception, Exécution et Réception des travaux financés par l'Etat congolais

Chapitre 2 : Responsabilités et Assurances contre des risques divers
Article 18 : Assurances et risques divers
Article 19 : Responsabilité du Concessionnaire et du Concédant

Chapitre 3 : Réalisation du Programme d'Investissement

Article 20 : Obligations d'investissement du Concessionnaire
Article 21 : Obligations d'investissement du Concédant
Article 22 : Condition résolutoire liée au Programme d'Investissement
Article 23 : Système de Garanties

Chapitre 4 : Exploitation

Section 1 : Droits, obligations et responsabilités du Concédant

Article 24 : Navigation aérienne, sauvetage et lutte contre l'incendie
Article 25 : Péril aviaire et animalier
Article 26 : Sûreté des Aéroports et du trafic - Bureau des Objets Trouvés
Article 27 : Délivrance des autorisations d'emploi du personnel étranger
Article 28 : Obligations relatives à l'usage paisible du Périmètre de la Concession par le Concessionnaire
Article 29 : Consultation et Communication d'informations relatives à la Concession
Article 30 : Services de base
Article 31 : Audit environnemental
Article 32 : Coopération avec les autorités de l'urbanisme

Section 2 : Droits, obligations et responsabilités du Concessionnaire
Sous section 2.1 : Normes de référence et conditions pour l'exploitation des Aéroports.

Article 33 : Normes, procédures et standards techniques en matière de gestion aéroportuaire
Article 34 : Niveau des Services Concédés
Article 35 : Egalité de traitement des usagers et ordre d'admission à l'usage des installations
Article 36 : Règlements généraux et de police
Article 37 : Consignes d'exploitation et horaires de fonctionnement des Aéroports
Article 38 : Assistance en escale

Sous Section 2.2 : Obligations Principales

Article 39 : Continuité et adaptation constante des Services Concédés
Article 40 : Maintenance et mise à niveau des Biens incorporés au Périmètre de la Concession .
Article 41 : Fourniture d'eau et électricité aux usagers des Aéroports
Article 42 : Communication d'informations sur la Concession au Concédant .
Article 43 : Dispositions diverses en relation avec les aires aéroportuaires

Sous Section 2.3 : Autres Obligations

Article 44 : Coordination entre les usagers des Aéroports
Article 45 : Obligation de moyens dans la lutte et la prévention contre le péril aviaire et animalier
Article 46 : Formation du personnel des Aéroports
Article 47 : Alerte en cas de menace au fonctionnement régulier des Aéroports
Article 48 : Mise à disposition des locaux affectés aux activités relevant de la responsabilité du Concédant
Article 49 : Signalisation
Article 50 : Nettoyage
Article 51 : Standards de performance et qualité de service
Article 52 : Réalisation de l'audit environnemental
Article 53 : Livre des procédures d'exploitation et de maintenance, Manuel d'aérodrome et Certification
Article 54 : Schémas directeurs des Aéroports

Sous section 2.4: Dispositions diverses régissant les modalités d'exploitation des Aéroports par le Concessionnaire

Article 55 : Sous-traitants
Article 56 : Autorisations d'Occupation Temporaire
Article 57 : Surveillance des installations dans le Périmètre de la Concession
Article 58 : Réquisition et utilisation du domaine public aéroportuaire par les services publics
Article 59 : Règles générales applicables à tous les contrats passés par le Concessionnaire dans le cadre de la Concession

TITRE III : Dispositions financières

Article 60 : Equilibre Financier et Equilibre Economique de la Concession
Article 61 : Rémunération perçue par le Concessionnaire
Article 62 : Rémunération due au Concédant
Article 63 : Contribution au budget du BCS
Article 64 : Opérations en devises
Article 65 : Dispositions financières particulières

Titre IV : Expiration de la Durée de Concession

Chapitre 1 : Renouvellement et prolongation de la Concession

Article 66 : Traitement d'une demande de renouvellement

Chapitre 2 : Fin de la Concession

Section 1 : Cas particulier du Retrait ou Suspension de la Convention par Résiliation

Article 67: Résiliation par le Concédant pour faute du Concessionnaire
Article 68 : Résiliation par le Concessionnaire pour faute du Concédant
Article 69 : Autres cas de résiliation

Section 2 : Dispositions applicables à la Fin de la Concession

Article 70 : Transfert de l'occupation du Périmètre de la Concession
Article 71 : Recours à expertise

Article 72 : Sort des biens en Fin de Convention
Article 73 : Règles de transition à l'expiration de la Convention
Article 74 : Reprise des engagements juridiques du Concessionnaire à la Fin de la Convention

Titre V : Clauses diverses et Dispositions pratiques

Article 75 : Révision de la Convention de Concession pour remise en cause de l'Equilibre Economique de la Concession
Article 76 : Avenant à la Convention de Concession
Article 77 : Garantie de soumission
Article 78: Pénalités
Article 79 : Propriété intellectuelle
Article 80 : Exclusivité
Article 81 : Confidentialité
Article 82 : Contradictions entre la Convention de Concession et ses Annexes
Article 83 : Frais et débours
Article 84 : Règlement des différends et litiges - Arbitrage
Article 85 : L'intégralité de la Convention de Concession
Article 86 : Election de domicile
Article 87 : Notification
Article 88 : Force majeure et Circonstances exceptionnelles
Article 89 : Mode de calcul des délais
Article 90 : Langue
Article 91 : Stabilité du capital
Article 92 : Entrée en vigueur de la Convention de Concession
Article 93 : Listes des Annexes

Convention de Concession pour concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer les Aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo

Entre

La République du Congo, représentée conjointement par le Ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande, par le Ministre des Finances, du Budget et du Portefeuille Public et par le Ministre Délégué, Délégué Général des Grands Travaux, désignée ci-après comme le « Concédant » ou l'« Autorité Concédante », d'une part,

Et

La Société Anonyme avec Conseil d'Administration dénommée Aéroports de la République du Congo (AERCO), immatriculée au Registre du Commerce et du Crédit Immobilier de Brazzaville sous le numéro CG/BZV/09 B1179 et dont le siège social est fixé BP 1851 - Aéroport Maya-Maya, Brazzaville, représentée par le Président Directeur Général, M. Christian Rognone, en vertu des pouvoirs qui lui sont confiés par le Conseil d'Administration d'AERCO en séances du 23 octobre 2009 et du 9 décembre 2009, et désignée ci-après comme le « Concessionnaire » ou la « Société Concessionnaire », d'autre part.

Vu le traité du 17 octobre 1993 portant harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA) ;
Vu le règlement 10/00-CEMAC-066-CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du code de l'aviation civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
Vu la loi n° 6-2003 du 18 janvier 2003 portant Charte des Investissements ;
Vu le décret n° 62-101 du 16 avril 1962 relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
Vu le décret n° 99-96 du 2 juin 1999 portant organisation et attribution du Ministère des Transports et de l'Aviation Civile ;
Vu le décret n° 2003-142 du 31 juillet 2003 portant organisation et attribution du Ministère des Finances et du Budget ;

ETANT PREALABLEMENT EXPOSÉ QUE :

A. La République du Congo poursuit une stratégie de développement des Aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo d'intérêt national pour le pays ;

B. Aux termes d'un appel d'offres international, le consortium SEGAP/EGIS a été retenu aux fins de concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer les Aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo ;

C. Le gouvernement de la République du Congo et l'Investisseur Stratégique, le consortium SEGAP/EGIS, se sont entendus pour développer les Aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé à long terme ;

D. Le consortium SEGAP/EGIS est l'actionnaire majoritaire de la société concessionnaire AERCO.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT ENTRE LES PARTIES :

Titre préliminaire : Définition et abréviations des expressions et termes de la Convention de Concession

Pour l'application et l'interprétation de la présente Convention de Concession, les Parties conviennent que les expressions et termes ci-dessous ont les définitions suivantes :

Tableau 1: Définition des expressions et termes

Expression/Terme : *Définition*

- Aéronef : *Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.*
- Aéroports : *Infrastructures aéroportuaires de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo.*

• Aire de Manœuvre : *Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des Aires de Trafic.*

• Aire de Mouvement : *Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'Aire de Manoeuvre et les Aires de Trafic.*

• Aire(s) de Trafic : *Aire(s) définie(s), sur un aérodrome terrestre, destinée(s) aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.*

• Aire de Stationnement des Véhicules Automobiles : *Partie publique d'un aérodrome à utiliser pour le stationnement des automobiles, bus, taxis et autres véhicules à moteur.*

• Autorisation d'occupation Temporaire : *Autorisation accordée à toute personne physique ou morale donnant à celle-ci la possibilité d'occuper tout ou partie d'un ou plusieurs immeubles du domaine public en vue d'y exercer une activité commerciale ou civile.*

• Biens Concédés : *Ensemble des biens mobiliers et immobiliers, et notamment les aérogares et les terrains des Aéroports, appartenant au Concédant et que ce dernier met à la disposition du Concessionnaire pour les besoins de la Concession.*

• Convention de Concession ou Convention : *Présent document, y compris ses Annexes, tel qu'il pourra être modifié ou complété ultérieurement par les Parties.*

• Danger Grave : *Danger ou inconvénient grave à poursuivre l'exploitation des matériels ou des installations des Aéroports, ou quand ceux-ci doivent être déplacés par ordre des services de police compétents.*

• Date de Signature de la Convention ou Date de Signature : *Date à laquelle la présente Convention de Concession est signée par les Parties et toutes ses Annexes paraphées.*

• Date de Début des Activités : *Premier jour où le Concessionnaire assume la pleine responsabilité de la gestion et du fonctionnement des Aéroports, constaté par procès-verbal conformément à l'Article 9 de la présente Convention de Concession.*

• Etat ou Etat congolais : *L'Etat de la République du Congo, à savoir le Concédant.*

• Grève : *Mouvement collectif de cessation de travail.*

• Investisseur Stratégique : *Consortium qui a répondu à l'appel d'offres international mentionné dans le préambule de la Convention et qui est l'actionnaire principal de la Société Concessionnaire dont il détient entre cinquante et un (51)% et quatre-vingt-cinq (85)% du capital.*

• Investissements :*Travaux ou acquisitions que le Concessionnaire ou le Concédant doivent réaliser sur le Périmètre de la Concession durant la Période de Concession afin de garantir la bonne exploitation des Aéroports.*

• Investissements Prioritaires : *Ensemble des investissements du Concessionnaire considérés comme indispensables à la bonne exploitation des Aéroports et que le Concessionnaire doit réaliser dans les soixante (60) mois suivant la Date de Début des Activités.*

• Jours : *Jours calendaires - les délais calculés en jours ouvrés seront expressément mentionnés.*

- NOTAM : *Avis donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements dont le personnel chargé des opérations doit essentiellement avoir connaissance en temps utile.*

• Obligations Principales : *Obligations du Concessionnaire considérées comme primordiales et dont l'inexécution entraîne des pénalités pouvant aller jusqu'à la résiliation de la Convention de Concession.*

• Autres Obligations : *Obligations du Concessionnaire dont l'inexécution entraîne des pénalités sans pour autant pouvoir provoquer la résiliation de la Convention.*

• Parties : *Concessionnaire et Concédant.*

• Période de Concession : *Définie à l'Article 3 de la présente Convention de Concession*

• Programme d'Investissement : *Liste des investissements à la charge du Concessionnaire et du Concédant durant la Période de Concession, classés par ordre de priorité.*

• Redevances Aéronautiques : *Ensemble des Redevances Aéronautiques existantes en République du Congo à la Date de Début des Activités ou créées ultérieurement, telles que, mais non limitativement :*
- *Redevance d'atterrissage,*
- *Redevance de stationnement des aéronefs,*
- *Redevance passagers,*
- *Redevance d'avitaillement en carburant,*
- *Redevance sur le fret,*
- *Redevance sur l'utilisation du CUTE,*
- *Redevance sur l'utilisation des passerelles,*
- *Redevance d'éclairage des parkings avion,*
- *Redevance sur les banques d'enregistrement.*

• Redevances Aéroportuaires : *Ensemble des rede-*

vances perçues par le Concessionnaire au titre de la Convention de Concession, qu'elles soient Aéronautiques ou Non Aéronautiques (c'est-à-dire relatives à l'utilisation à des fins non aéronautiques des biens incorporés au Périmètre de la Concession ou mis à disposition de la Concession).

- Redevance de Concession : *Redevance payable par le Concessionnaire au Concédant.*

- Représentant du Concédant : *Personne physique chargée de mettre en oeuvre l'ensemble des droits et obligations qui sont à la charge du Concédant selon la Convention ; en l'occurrence, il s'agit du représentant légal du Bureau de Contrôle et de Supervision.*

- Services Concédés : *Ensemble des prestations et activités que le Concessionnaire est chargé d'assurer et fournir aux transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronefs, aux administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, aux passagers et au public des Aéroports, pour le compte du Concédant, aux fins de bonne exploitation des Aéroports conformément aux dispositions de la Convention.*

Tableau 2 : Abréviations

Abréviation : *Signification*

- ACI : *Conseil International des Aéroports (Airports Council International).*

- ANAC ou l'ANAC : *Désigne l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, établissement public de la République du Congo créé par le décret N° 78/288.*

- AIP : *Publication des Informations Aéronautiques (Aeronautical Information Publication).*

- ASECNA ou l'ASECNA : *Désigne l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar, créée par la Convention de Saint-Louis du 12 décembre 1959 modifiée par la Convention de Dakar du 25 Octobre 1974, chargée de gérer les installations et services destinés à assurer la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.*

- AOT : *Autorisation d'Occupation Temporaire.*

- AERCO : *Société des Aéroports de la République du Congo SA (Concessionnaire)*

- BCS : *Bureau de Contrôle et de Supervision de la Concession.*

- BEAC : *Banque des Etats de l'Afrique Centrale*

CCJA : *Cour Commune de Justice et d'Arbitrage de l'OHADA.*

- CUTE : *Equipement terminal d'usage commun (Common Use Terminal Equipment).*

- EBE : *Excédent Brut d'Exploitation.*

- IATA : *Association Internationale du Transport aérien (International Air Transport Association)*

- OACI : *Organisation de l'Aviation Civile Internationale.*

- OHADA : *Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires.*

- TVA : *Taxe sur la Valeur Ajoutée.*

Titre : Objet, définition et nature de la Concession; Dispositions générales applicables à la Concession

Chapitre 1 : Objet, définition et nature de la Concession

Article 1 : Objet et définition de la Concession

La présente Concession a pour objet de conférer au Concessionnaire le droit de concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer les Aéroports dans le Périmètre de la Concession et durant la Période de Concession, conformément aux stipulations de la présente Convention de Concession et de ses Annexes.

Sont exclus de la Concession :

- Les activités liées aux opérations militaires ;
- Les services de souveraineté de l'Etat (douanes, immigration, santé, police, gendarmerie) ;
- Les activités confiées à l'ASECNA en vertu des dispositions de la Convention de Dakar du 25 octobre 1974, à savoir la conception, la réalisation et la gestion des installations et services de navigation aérienne (transmission des messages techniques et de trafic, guidage des aéronefs, contrôle de la circulation aérienne, information en vol, prévision et transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi pour la circulation en route et pour l'approche et l'atterrissage sur les aérodromes) et la sécurité incendie et le sauvetage ;
- La responsabilité et l'obligation de résultat dans la lutte contre le péril aviaire et animalier ;
- La sûreté aéroportuaire ;
- L'assistance en escale ;
- L'entretien et la maintenance des pavillons présidentiels ;
- L'entretien et la maintenance des aéroclubs des Aéroports.

Article 2 : Périmètre de la Concession

2.1. Le Périmètre de la Concession est délimité par l'emprise foncière (le site) des Aéroports spécifiée en

Annexe 1. L'emprise foncière est marquée par un trait jaune sur les orthophotos qui correspond à la délimitation cadastrale des terrains. Les orthophotos contiennent également les coordonnées géographiques des points essentiels de la délimitation du Périmètre de la Concession.

Le Périmètre de la Concession comprend l'ensemble des biens listés en Annexe 2 : les Biens Concédés par le Concédant au Concessionnaire pour les besoins de la Concession à la Date de Signature et les biens incorporés au Périmètre de la Concession durant la Période de Concession conformément aux dispositions de l'Article 4 ci-dessous.

2.2. Les zones exclues du Périmètre de la Concession sont les terrains réservés à l'ASECNA, les terrains actuels de la direction des bases aériennes, le centre de formation et le domaine occupé par les pavillons présidentiels qui feront l'objet d'un bornage contradictoire entre le Concessionnaire et la partie concernée après la Date de Signature de la Convention.

Le Concédant et ses préposés bénéficient d'un passage suffisant pour assurer la desserte complète des dépendances enclavées qu'ils occupent au sein de l'emprise aéroportuaire et qui n'ont pas été concédées.

Sont également exclues du Périmètre de la Concession à la Date de Signature de la présente Convention les zones qui n'ont pas encore été expropriées ou ne sont pas encore déguerpies. Ces zones seront intégrées au Périmètre de la Concession au fur et à mesure de l'achèvement des procédures d'expropriation par le Concédant. Elles feront l'objet d'un procès-verbal d'incorporation qui complétera l'Annexe 1, et le Représentant du Concédant apportera la preuve de la propriété de ces zones au moyen des copies certifiées conformes des titres fonciers y afférents, ou de tout document (plan cadastral ou autre) certifié par les autorités compétentes du Concédant.

2.3. Un état des lieux nominatif et descriptif des Biens Concédés à la Date de Signature, y compris les locaux, surfaces et autres matériels mis à la disposition des tiers dans le cadre d'Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT), doit être dressé contradictoirement par le Représentant du Concédant et le Concessionnaire entre la Date de Signature et la Date de Début des Activités et annexé à la présente Convention de Concession (Annexe 3).

L'état des lieux précise la nature, l'état physique et fonctionnel desdits biens. L'Annexe 3 peut en outre comprendre les plans, rapports d'expertise et documents pertinents pour l'identification des biens.

Article 3 : Période de Concession

3.1. Sous réserve des clauses de fin de concession prévues au Titre IV ci-dessous, la Concession est consentie au bénéfice du Concessionnaire pour une durée de vingt-cinq (25) ans à compter de la Date de Début des Activités telle que définie à l'Article 9 de la présente Convention.

3.2. La Concession prend fin à la date de son dernier anniversaire conformément à sa durée originelle fixée ci-dessus, ou à la durée de son dernier renouvellement, sous réserve de toute modification de la durée convenue entre les Parties.

Article 4 : Régime des Biens

Plusieurs catégories de biens peuvent être exploitées par le Concessionnaire pour les besoins de la Concession : les biens incorporés au Périmètre de la Concession ou biens de retour, les biens de reprise et les biens propres.

4.1. Biens de retour :

4.1.1. Définition des biens de retour :

Les Biens de retour sont :

- Les biens meubles (matériels et tout autre objet mobilier) et immeubles (terrains, clôtures, ouvrages, bâtiments, installations, réseaux) acquis ou réalisés par l'Etat congolais et mis à disposition du Concessionnaire (ce sont les « Biens Concédés »), que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension ;
- Les biens immeubles nécessaires ou utiles à l'exploitation de la Concession, réalisés ou acquis par le Concessionnaire, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension ;
- Les biens meubles nécessaires à l'exploitation de la Concession, réalisés ou acquis par le Concessionnaire, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension.

Les biens de retour font partie du Périmètre de la Concession dès leur achèvement, acquisition ou mise à disposition, et sont listés en Annexe 2.

a) Sont incorporés à l'origine au Périmètre de la Concession :

Les Biens Concédés à la Date de Signature de la Convention, listés en Annexe 2 complétée par l'Annexe 1, et ayant fait l'objet d'un état des lieux contradictoire tel que visé à l'Article 2 ci-dessus (Annexe 3).

b) Seront incorporés au Périmètre de la Concession durant la Période de Concession :

- Les terrains, bâtiments, ouvrages, installations, matériels et autres objets mobiliers réalisés ou acquis par l'Etat congolais et mis à la disposition du Concessionnaire, notamment ceux figurant dans son Programme d'investissement en Annexe 6 ;
- Les biens meubles acquis par le Concessionnaire en remplacement de biens réalisés ou acquis par l'Etat et antérieurement incorporés au Périmètre de la Concession ;

- Les terrains, bâtiments, ouvrages, installations, matériels et autres objets mobiliers réalisés ou acquis par le Concessionnaire dans le cadre de son Programme d'investissement en Annexe 5 pour assurer le bon fonctionnement de la Concession, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension.

Les bâtiments construits à leurs frais par les bénéficiaires des AOT de terrains nus (en vue de bâtir) accordées par le Concessionnaire, comme prévu ci-après à l'Article 56, peuvent être incorporés au Périmètre de la Concession à l'issue du titre d'occupation si leur maintien en l'état a été prévu expressément par ledit titre d'occupation ou si le Concédant renonce en tout ou partie à leur démolition.

Pour chacun des biens incorporés au Périmètre de la Concession durant la Période de Concession, un procès-verbal d'incorporation est établi contradictoirement par le Représentant du Concédant et le Concessionnaire. Ce procès-verbal nomme et décrit les biens incorporés, et mentionne la date d'incorporation, la nature, l'état physique et fonctionnel, et la valeur desdits biens.

La liste des biens de retour (Annexe 2) ainsi que l'état des lieux (Annexe 3) sont tenus à jour au fur et à mesure de l'établissement des procès-verbaux d'incorporation.

4.1.2. Situation des Biens de retour :

Les biens immeubles incorporés au Périmètre de la Concession, qu'ils soient immeubles par nature ou par destination, sont propriété de l'Etat congolais dès leur incorporation et s'incorporent parallèlement au domaine de l'Etat. Ils sont donc incessibles et insaisissables et ne peuvent être grevés d'aucun droit ou sûreté réels, sauf décision expresse du Concédant.

Les objets mobiliers incorporés au Périmètre de la Concession sont également propriété de l'Etat congolais dès leur incorporation mais ils peuvent être aliénés par le Concessionnaire à condition d'être immédiatement remplacés par ce dernier et que le Représentant du Concédant donne son accord.

L'Etat congolais ne peut retirer du Périmètre de la Concession quelque bien meuble ou immeuble que ce soit, qui aura fait l'objet d'une incorporation dans les conditions fixées ci-dessus, sauf accord exprès du Concessionnaire.

Le Concessionnaire a l'usage exclusif de tous les biens incorporés au Périmètre de la Concession. En fin de concession, le sort des biens de retour est traité à l'Article 72.

4.2. Biens de reprise et biens propres :

4.2.1. Les biens de reprise sont les biens meubles acquis ou réalisés par le Concessionnaire, qui sont utiles à l'exploitation de la Concession et qui ne viennent pas en remplacement, nombre pour nombre, d'objets mobiliers antérieurement incorporés au domaine concédé dans les conditions d'incorporation définies ci-dessus, et qui n'ont pas été acquis ou réalisés par le Concessionnaire dans le cadre de son Programme d'investissement.

4.2.2. Les biens propres sont les biens non financés, même pour partie, par des ressources de la Concession. Ils ne sont ni nécessaires ni utiles à la poursuite de l'exploitation de la Concession et ont donc vocation à rester dans le patrimoine du Concessionnaire.

Le Concessionnaire tient contradictoirement avec le Représentant du Concédant la liste des biens propres et des biens de reprise. Ladite liste doit être établie et mise à jour au fur et à mesure que des biens de reprise ou des biens propres sont utilisés par le Concessionnaire dans le cadre de la Concession. La liste des biens de reprise mentionne leur valeur à la date de leur mise à disposition.

4.2.3. Les biens de reprise et les biens propres appartiennent en pleine propriété au Concessionnaire pendant la Période de Concession ; le Concessionnaire peut à tout moment aliéner ces biens sous réserve d'en aviser le Représentant du Concédant.

En fin de concession, le sort des biens de reprise et des biens propres est traité à l'Article 72.

4.3. Cas particulier des stocks :

Avant la Date de Début des Activités, le Concessionnaire reprend à titre gratuit au Concédant les stocks indispensables à l'exploitation du service constitué par l'exploitant précédent, sans toutefois assurer aucun risque ou responsabilité contractuelle ou délictuelle, à cet égard, d'aucune sorte que ce soit.

Article 5: Contrats ou engagements conclus avec des tiers antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente Convention de Concession

5.1. Le Concessionnaire est libre de se substituer à l'Autorité Concédante ou au précédent exploitant des Aéroports pour tous les types d'engagements pris par l'un ou l'autre avec des tiers, antérieurement à la Date de Signature de la Convention (ci-après dénommés « engagements antérieurs »), notamment les contrats tels que les contrats de fournitures d'équipements et de matières premières, les AOT et les préfinancements.

Le Représentant du Concédant fournira au Concessionnaire avant la Date de Début des Activités la liste exhaustive des engagements antérieurs. Il signifiera par écrit au précédent exploitant des Aéroports que ce dernier ne sera plus en charge de l'exploitation des Aéroports à partir de la Date de Début des Activités du Concessionnaire. Le Représentant du Concédant exigera explicitement que le précédent exploitant des Aéroports le signifie à tous les tiers concernés.

Le Concessionnaire pourra mener des négociations avec les tiers bénéficiaires des engagements antérieurs, ou cocontractants, qui se présentent au Concessionnaire dans les délais prévus ci-dessus.

Dans les cas où le Concessionnaire décide de ne pas se substituer à l'Autorité Concédante ou au précédent exploitant pour tout ou partie de leurs engagements antérieurs, ou en cas de non manifestation des tiers concernés par lesdits engagements, le Représentant du Concédant résiliera les engagements antérieurs pris par l'Autorité Concédante ou le précédent exploitant, et prendra en charge toutes les conséquences (financières, légales, ou autres) qui en découlent, c'est-à-dire qu'il prendra en charge de manière exclusive les procédures de dédommagement y afférentes.

Le Concédant garantit le Concessionnaire contre tout recours judiciaire ou sanction administrative de quelque sorte que ce soit, lié à un engagement antérieur qui ne serait pas listé en Annexe 4.

En cas de décision de reprise de tout ou partie des engagements antérieurs par le Concessionnaire, le Représentant du Concédant facilitera les transferts concernés, notamment aux fins d'obtenir l'accord des cocontractants et de tous tiers concernés. La liste des engagements antérieurs repris par le Concessionnaire est établie entre la Date de Signature et la Date de Début des Activités (sauf prorogation de ce délai en raison d'un cas de force majeure tel que prévu à l'Article 88, ou de toutes autres circonstances non imputables au Concessionnaire) et annexée à la présente Convention de Concession (Annexe 4). Les substitutions éventuelles produiront uniquement leurs effets pour l'avenir.

Le Concessionnaire ne reprendra en aucun cas à sa charge, sauf accord exprès dérogatoire, ni les obligations passives, notamment les dettes et les créances financières se rapportant à la gestion antérieure des Aéroports, ni les indemnités diverses éventuellement dues par le précédent exploitant et/ou l'Autorité Concédante.

En cas de décision de signature de nouveaux contrats de tout type par le Concessionnaire, y compris avec les tiers bénéficiaires d'engagements antérieurs, lesdits contrats seront négociés par le Concessionnaire pour permettre de continuer l'exploitation des Aéroports dans les meilleures conditions de qualité de service et de prix.

5.2. Situation du personnel :

Avant la Date de Début des Activités, le Concédant fera son affaire personnelle de la réaffectation des personnels affectés à l'exploitation des Aéroports avant l'entrée en vigueur de la Convention, le tout de manière à ce que le Concessionnaire ne puisse être poursuivi ou simplement inquiété à ce sujet, que ce soit sur la base de l'Article 45 du Code du travail congolais ou sur la base de tout autre texte.

Toutefois, le Concessionnaire s'engage à accorder, à compétence, qualification et coûts égaux, une priorité d'embauche aux agents de l'ANAC de nationalité congolaise relevant des métiers de la gestion aéroportuaire.

Chapitre 2 : Dispositions générales applicables à la Concession

Article 6 : Plan de régulation économique à cinq (5) ans

6.1. Le Concessionnaire établit en concertation avec le Concédant un Plan de régulation économique à cinq (5) ans destiné à prévoir les évolutions stratégiques, financières et budgétaires de la Concession, et à fixer en conséquences les conditions d'évolution des tarifs des Redevances Aéroportuaires réglementées, telles que définies à l'Article 61, afin d'assurer l'Equilibre Financier et l'Equilibre Economique de la Concession.

Le Plan de régulation économique comporte notamment :

- Les évolutions passées du trafic et les hypothèses de croissance du trafic sur cinq (5) ans ;
- Le rappel des investissements réalisés par le Concessionnaire depuis la Date de Signature et les investissements restants à réaliser par lui (Annexe 5), et éventuellement par le Concédant (Annexe 6) sur les cinq (5) années du plan de régulation ;
- Les objectifs en termes de qualité de service et de standards de performance (Annexe 9) ;
- Les objectifs économiques et financiers de la Concession traduits dans le « Business Plan » de la Concession (Annexe 7), et comprenant, entre autres, les informations suivantes :
  - le retour sur investissements ciblé et autres ratios financiers,
  - les prévisions des recettes, y compris celles issues des redevances non réglementées, et en particulier des Redevances Non Aéronautiques liées aux activités commerciales au sein de la Concession,
  - les prévisions des charges de la Concession ;
- La proposition des évolutions tarifaires des Redevances Aéroportuaires réglementées et des mécanismes d'ajustement tarifaires sur la période concernée.

6.2. Le premier Plan de régulation économique est établi pour la période de cinq (5) ans suivant les cinq (5) premières années de la Concession à compter de la Date de Début des Activités.

Six (6) mois avant le début d'une nouvelle période de cinq (5) ans, le Concessionnaire propose au Représentant du Concédant les éléments d'un projet de Plan de régulation économique afin que le Représentant du Concédant se prononce sur l'évolution des différents éléments dudit plan.

Le Représentant du Concédant notifie au

Concessionnaire son acceptation du Plan de régulation économique présenté. A défaut de réponse par notification de son positionnement sur le Plan de régulation au plus tard (1) un mois après la notification par le Concessionnaire, le Plan de régulation économique présenté est tacitement accepté.

En cas de désaccord, le Représentant du Concédant doit formuler ses observations dans ce délai d'un (1) mois. Le Concessionnaire doit alors revoir ses propositions et les communiquer au Représentant du Concédant dans un délai d'un (1) mois après qu'il a reçu les observations du Représentant du Concédant.

En cas de désaccord persistant, aucun Plan de régulation économique n'entrera en application pour la période concernée.

6.3. Lorsque le Plan de régulation économique est accepté par le Représentant du Concédant, ce dernier transmet immédiatement au Ministre chargé de l'Aviation Civile un projet d'arrêté validant les nouveaux tarifs des Redevances Aéroportuaires réglementées pour l'intégralité de la période couverte par le Plan de régulation économique (ci-après dénommées « Période de régulation économique »). L'arrêté est signé et publié au Journal officiel de la République du Congo au plus tard le dernier jour ouvré précédant le premier jour ouvré de l'année d'entrée en vigueur du Plan.

En cas de non publication ou de retard de publication de l'arrêté cité ci-dessus ne permettant pas l'application des nouveaux tarifs des Redevances Aéroportuaires réglementées qui ont été acceptés pour la nouvelle Période de régulation économique, le Concessionnaire notifie au Ministre en charge de l'Aviation civile et au Représentant du Concédant le manque à gagner qui en résulte et informe le Ministre en charge de l'Economie et des Finances de la situation ; le Concessionnaire pourra par la suite déduire le manque à gagner du prochain versement de la Redevance de Concession.

Toute disposition du Plan entraînant une modification de la Convention et/ou de ses Annexes doit faire l'objet d'un avenant.

En tout état de cause, qu'il y ait ou non de Plan de régulation économique, cet article ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'Article 61 - paragraphe 61.1.2 par le Concessionnaire pour demander une révision annuelle des Redevances Aéroportuaires réglementées.

Article 7 : Distinction entre Obligations Principales et Autres Obligations du Concessionnaire

Les obligations du Concessionnaire sont de deux types : les Obligations Principales et les Autres Obligations, chaque type donnant lieu à des conséquences distinctes en cas d'inexécution.

Pour chacune des obligations du Concessionnaire décrites dans la suite de la présente Convention de Concession, il est spécifié s'il s'agit d'une Obligation Principale ou d'une Autre Obligation.

Article 8 : Le Bureau de Contrôle et de Supervision

8.1 La supervision et le contrôle de la Concession sont assurés par le Bureau de Contrôle et de Supervision de la Concession (BCS), organe mis en place par le Concédant par arrêté qui fixe ses modalités de fonctionnement.
Le contrôle peut être effectué sur pièces et sur place, et le Concessionnaire prête son concours et fournit tout document nécessaire au contrôle. Pendant toute la Période de Concession, le Représentant du Concédant a le droit d'inspecter, en présence du Concessionnaire, l'état des biens incorporés au Périmètre de la Concession moyennant un préavis de quinze jours (15), à intervalles et pour des durées d'inspections raisonnables.

8.2 Le BCS agit au nom et pour le compte du Concédant. Dans la présente Convention, toute action incombant au Concédant ou au Représentant du Concédant est dans les faits une action incombant au BCS et mise en œuvre sous la responsabilité du représentant légal de cet organe.

8.3 Le BCS est l'interlocuteur direct du Concessionnaire pour toutes questions liées à la mise en oeuvre de la présente Convention dans la mesure où cette question relève en droit interne de la compétence du Ministre chargé de l'Aviation civile.
Néanmoins, en matière fiscale, douanière et sociale, le Concessionnaire s'adressera directement aux organismes compétents de la République du Congo.

Le BCS est consulté et dialogue avec le Concessionnaire autant que de besoin.

Article 9 : Date de Début des Activités - Conditions Suspensives

La Date de Début des Activités doit intervenir dans un délai de cent quatre-vingts (180) jours maximum après la Date de Signature, sous réserve de la réalisation des conditions suspensives du Début des Activités ci-après.

9.1. Conditions suspensives à la charge du Concessionnaire :

Préalablement à la Date de Début des Activités, et en tout état de cause dans un délai de cent quatre-vingt (180) jours à compter de la Date de Signature (sauf prorogation de ce délai en raison d'un cas de force majeure tel que prévu à l'Article 88, ou de toutes autres circonstances non imputables au Concessionnaire), le Concessionnaire doit avoir transmis au Représentant du Concédant les preuves de la réalisation des conditions suspensives suivantes :

1. La Société Concessionnaire a été créée conformément aux documents de l'Appel d'Offres

International mentionné dans le Préambule ;
2. Les polices d'assurance prévues à l'Article 18 ont été souscrites ;
3. Le Concessionnaire a transmis au Représentant du Concédant, sous forme de garantie bancaire, la garantie sur la Redevance de Concession qui est égale à trois cent millions (300 000 000) francs CFA ;
4. La liste des engagements antérieurs repris par le Concessionnaire a été établie comme mentionné à l'Article 5 ;
5. Le premier paiement de la contribution au budget du BCS a été effectué par le Concessionnaire conformément aux dispositions de l'Article 63.

9.2. Conditions suspensives à la charge du Concédant :

Préalablement à la Date de Début des Activités, et en tout état de cause dans un délai de cent quatre-vingts (180) jours à compter de la Date de Signature, et sauf mention contraire dûment exprimée ci-dessous, le Représentant du Concédant doit avoir transmis au Concessionnaire les preuves de la réalisation des conditions suspensives suivantes :

1. Le décret portant approbation de la convention type applicable à la concession des aérodromes civils appartenant à l'Etat a été dûment publié au Journal officiel ;
2. Un arrêté portant agrément du Concessionnaire en qualité de gestionnaire des Aéroports et un décret présidentiel ratifiant la présente Convention ont été dûment publiés au Journal officiel dans les soixante (60) jours à compter de la Date de Signature;
3. La propriété des terrains du Périmètre de la Concession par le Concédant est attestée au moyen des copies certifiées conformes des titres fonciers y afférents, ou de tout document (plan cadastral ou autre) certifié par les autorités compétentes du Concédant, qui seront joints en Annexe 1 ;
4. Le Concédant a fourni un engagement à prendre en charge de manière exclusive les procédures de dédommagement afférentes aux engagements antérieurs que le Concessionnaire n'a pas repris conformément à l'Article 5 de la présente Convention ;
5. Le Concédant s'engage à prendre en charge tous les frais et procédures liés à l'exécution des recommandations résultant de l'audit environnemental ou, à défaut, à rembourser au Concessionnaire tous coûts qui seraient entraînés dans son exploitation par la non exécution desdites recommandations conformément à l'Article 31 ci-dessous ;
6. Le Concédant a signifié par écrit au précédent exploitant la fin de la concession, en exigeant explicitement que le précédent exploitant des Aéroports le signifie à tous les tiers concernés, conformément à ce que prévoit l'Article 5.

9.3. Condition suspensive à la charge des deux Parties :

Préalablement à la Date de Début des Activités, et en tout état de cause dans un délai de cent quatre-vingts (180) jours à compter de la Date de Signature (sauf prorogation de ce délai en raison d'un cas de force majeure tel que prévu à l'Article 88, ou de toutes autres circonstances non imputables au Concessionnaire), les deux Parties doivent s'être entendues sur les conclusions de l'audit environnemental, conformément à ce que stipule l'Article 31.

9.4. Le non respect des conditions ci-dessus par l'une des Parties avant la Date de Début des Activités permet à l'autre Partie de déclarer la présente Convention nulle et non avenue.

9.4. La Date de Début des Activités doit être constatée par les Parties et fait l'objet d'un procès-verbal qui est joint à la Convention (Annexe 10).

Article 10 : Régimes douanier, fiscal et comptable

10.1. Convention d'établissement :

Après dépôt d'un dossier auprès du Ministère en charge de l'Economie et des Finances, le Concessionnaire bénéficiera des avantages de la Charte des Investissements dans le cadre d'une Convention d'établissement.

A partir de la signature de la Convention d'établissement liant la Société Concessionnaire et l'Etat congolais et jusqu'à expiration de celle-ci, les dispositions fiscales et douanières prévues dans la présente Convention s'appliquent conjointement avec celles de la Convention d'établissement. En dehors des périodes couvertes par la Convention d'établissement, les dispositions fiscales et douanières prévues dans la présente Convention s'appliquent conjointement avec le régime fiscal et douanier prévu par la législation en vigueur en République du Congo.

En cas de contradiction entre la présente Convention et la Convention d'établissement, le régime fiscal et douanier le plus favorable au Concessionnaire s'appliquera.

10.2 Dérogations douanières :

Les matériaux, véhicules, engins et équipements (y compris les pièces détachées) d'exploitation en usage sur les Aéroports sont importés sous le régime de l'admission temporaire normale et seront exonérés de toute taxe à l'importation. En outre, le Concessionnaire est exempté des droits de douane sur tous les travaux de construction ou de modernisation des Aéroports pendant toute la Période de la Concession.

A chaque étape de la réalisation de son Programme d'Investissement ou de son programme de maintenance, le Concessionnaire fournira aux autorités congolaises compétentes la liste des biens nécessaires à importer.

10.3 Exonérations fiscales :

Sur l'ensemble des biens meubles ou immeubles

inclus dans la Concession dont il n'a pas la propriété, le Concessionnaire est expressément exonéré de :

- la contribution foncière des propriétés bâties (CFPB) sur les Aires de Mouvements des Aéroports, les Aires de Stationnement des Véhicules Automobiles et des autres immeubles bâtis mis en concession, ce conformément à l'article 253 du Code Général des Impôts, tome 1 ;
- la contribution foncière des propriétés non bâties (CFPNB) sur les terrains nus formant l'emprise des Aéroports mis en concession ;
- la taxe sur la valeur locative des locaux professionnels que constituent les Aires de Mouvements des Aéroports et les Aires de Stationnement des Véhicules Automobiles mises en concession.

Le Concessionnaire en tant que vendeur de services aéronautiques est assimilé à un exportateur. A ce titre, le Concessionnaire peut prétendre au remboursement de tout crédit de Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) selon les procédures prévues par le Code Général des Impôts.

En cas de non remboursement du crédit de TVA par les autorités compétentes en dépit de la mise en œuvre par le Concessionnaire des procédures de remboursement, ce dernier notifie aux autorités compétentes et au Représentant du Concédant, les montants dus et peut, dès lors, déduire lesdits montants du prochain versement de la Redevance de Concession.

La partie variable des redevances dues au Concessionnaire par les bénéficiaires d'AOT, dite « Redevances Commerciale », s'analyse comme une activité commerciale. A ce titre, elle :

(i) est soumise à la TVA, et :

(ii) ne sera pas prise en compte pour le calcul de la détermination de la valeur locative en matière de patente et droits assimilés.

Pour ce qui est de l'impôt foncier, il est convenu que le Concédant prend à sa charge toutes les obligations du propriétaire pour ce qui concerne les immeubles incorporés dans la Concession par le Concessionnaire en vertu de l'Article 4.

D'autre part, le Concessionnaire est dûment exonéré de l'impôt foncier relatif aux baux de construction car les AOT qu'il consent, le sont à titre précaire et révocable et n'ont donc jamais le caractère de baux commerciaux.

Le Représentant du Concédant fait en sorte que l'intégralité de la Redevance de Concession, de la contribution au budget du BCS, des sommes dues à Lufthansa Consulting, des charges d'assistance technique pour l'exploitation des Aéroports, de l'ensemble des pénalités prévues à l'Article 78 ainsi que les dividendes sont des charges fiscalement déductibles en intégralité.

10.3. Obligations comptables du Concessionnaire :

Le Concessionnaire est tenu de présenter ses comptes conformément aux prescriptions de l'Acte Uniforme sur le droit comptable de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA).

Le Concessionnaire a l'obligation de faire certifier ses comptes annuels auprès de commissaires aux comptes agréés en République du Congo.

Le Concessionnaire doit fournir au Représentant du Concédant, et à sa demande (à la condition d'un préavis raisonnable), tous ses documents comptables et financiers détaillés approuvés par ses commissaires aux comptes, tel que rappelé à l'Article 42 ci-dessous.

Ces obligations comptables sont des Obligations Principales.

10.4. Contestation par les services de la République du Congo des régimes douanier et fiscal accordés par la présente Convention de Concession :

Dans l'éventualité d'une contestation par les services de la République du Congo compétents en matière douanière et fiscale des différentes exonérations accordées par la présente Convention de Concession, le Concessionnaire réclame, par voie de notification, au Ministère en charge de l'Economie et des Finances et au Représentant du Concédant, le remboursement de l'intégralité des différents redressements fiscaux et droits de douane qui auraient pu lui être exigés en motivant sa réclamation. En l'absence de remboursement de ces montants dans les cent quatre-vingt (180) jours suivant la notification, le Concessionnaire peut déduire lesdits montants du prochain versement de la Redevance de Concession.

Article 11 : Règles d'amortissement des biens du Périmètre de la Concession

11.1. Les biens réalisés ou acquis par le Concessionnaire font l'objet d'opérations comptables d'amortissements et de provisions conformément à la réglementation en vigueur en République du Congo.

Toutefois, le Concessionnaire est autorisé à pratiquer un taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun pour les investissements définis à l'Annexe 5 ou qui feront l'objet d'avenant à la présente Convention, lorsque l'application du taux de droit commun ne permet pas d'amortir ces investissements avant la fin de la Période de Concession, sauf en cas de renouvellement de la Concession selon les modalités définies à l'Article 66 de cette Convention.

Ainsi, l'ensemble des investissements définis à l'Annexe 5, ou qui feront l'objet d'avenant à la présente Convention, est amorti comme suit :

- Les investissements dont la durée d'amortissement est inférieure à la durée résiduelle de la Convention sont amortis sur leur durée technique, prévue par le Code Général des Impôts Congolais ;
- Les investissements dont la durée d'amortisse-

ment est supérieure à la durée résiduelle de la Convention sont amortis sur la durée résiduelle de celle-ci.

En aucun cas, ces dispositions particulières ne pourront s'appliquer aux biens de reprise ou aux biens propres de la Concession.

11.2. Le Concessionnaire n'est pas autorisé à amortir les investissements réalisés par l'Etat congolais sur le Périmètre de la Concession.

Titre II : Droits, obligations et responsabilités des parties pour l'exécution de la concession

Chapitre 1 : Règles applicables aux deux parties pour la conception, l'exécution et la réception des travaux pendant la concession

L'ensemble des obligations du concessionnaire qui figurent dans ce chapitre, qui sont inhérentes aux travaux dont il a la charge, sont des Obligations Principales.

Article 12 : Régime des travaux - principes généraux

12.1. Les travaux engagés sur les aéroports doivent être exécutés dans le respect des normes et règles de sécurité des installations aéroportuaires édictées par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et par l'ASECNA (et ce, sans préjudice de l'article 88 de la Convention), et celles en vigueur sur les plateformes aéroportuaires, objets de la Convention.

Dans le cas de contradiction entre ces textes et la loi congolaise, la législation de la République du Congo prévaudra.

12.2. Le Concédant donne au concessionnaire le libre choix du sous-traitant pour la conception, l'exécution, le contrôle des travaux à la charge du Concessionnaire, ainsi que pour les études à réaliser, dans les limites des conditions du recours à la sous-traitance fixées dans l'article 55 ci-dessous.

Article 13 : Conception des travaux à la charge du concessionnaire

Le Concessionnaire devra informer le Représentant du Concédant de tous les avant-projets sommaires relatifs aux travaux d'aménagement et de construction des locaux ou d'autres ouvrages sur les aéroports dont ce dernier a seul la responsabilité.

Le Représentant du Concédant disposera d'un délai de quinze (15) jours ouvrés à compter de la date de réception des documents pour délivrer son visa, étant entendu que son absence de réponse à l'expiration de ce délai vaudra approbation.

Une fois les avant-projets sommaires dûment acceptés par le Concédant, le Concessionnaire communiquera au Représentant du Concédant les avant-projets détaillés y afférents. Le Représentant du Concédant disposera d'un délai de trente (30) jours ouvrés à compter de la date de réception des documents pour délivrer son visa, étant entendu que son absence de réponse à l'expiration de ce délai vaudra approbation.

Article 14 : Responsabilité sur l'exécution des travaux à la charge du Concessionnaire

14.1. Les travaux sont exécutés par le Concessionnaire sous sa responsabilité. II est seul responsable de l'exécution des marchés, de leur règlement financier et de l'établissement des comptes définitifs. Pendant l'exécution des travaux, le Concessionnaire prend toute mesure pertinente pour la sécurité des lieux, à ses risques et périls et sous sa responsabilité, sans préjudice des obligations régaliennes de l'Etat en matière de police, maintien de l'ordre et de sécurité, telles que visées à la Section 1 du Chapitre 4 du Titre Il.

14.2. Autorisations administratives de constructions

Le Concessionnaire est responsable de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires pour les constructions qui sont à sa charge, et ce, avec l'assistance du Représentant du Concédant.

14.3. Le Concessionnaire est responsable de l'obtention des informations sur les sondages géotechniques, de la vérification de celles-ci, y compris de celles qui lui seraient communiquées par le représentant du Concédant.

Article 15 : Contrôle de l'exécution des travaux à la charge du Concessionnaire

Le Concessionnaire s'adjoindra les prestations d'un bureau de contrôle technique spécialisé pour le contrôle de l'exécution des travaux à sa charge. Les frais de contrôle associés sont à la charge exclusive du Concessionnaire.

Article 16 : Réception des travaux à la charge du Concessionnaire

Les Parties conviennent que le Concessionnaire notifie au Représentant du Concédant au moins quinze (15) jours ouvrés avant les dates prévues de réception provisoire et de réception définitive, ou pour la constatation d'achèvement, de chaque ouvrage à la charge du Concessionnaire afin que le représentant du Concédant puisse intervenir avant l'incorporation de ces biens dans le Périmètre de Concession.

Après réception définitive ou constatation d'achèvement par le Représentant du Concédant, les ouvrages (avec leurs installations et matériels) font l'objet d'un procès-verbal d'incorporation dressé contradictoirement par le Représentant du Concédant et le Concessionnaire, comme stipulé à l'Article 4 ci-dessus.

Article 17 : Conception, Exécution et Réception des travaux financés par l'Etat congolais

A compter de la Date de Signature de la présente

Convention, le Représentant du Concédant s'engage à faire participer le Concessionnaire à toutes les réunions ayant trait notamment à la construction des bâtiments, à la fourniture d'équipements, etc., dans le Périmètre de la Concession et financés par l'Etat congolais. Il s'agit, notamment, des réunions techniques avec les bureaux de contrôle, les visites de site avec les constructeurs, les réunions avec les fournisseurs d'équipements.

Le Concessionnaire participe également aux visites d'inspection des installations à construire et contribue utilement à l'élaboration des procès-verbaux de visites.

Le Concessionnaire peut émettre des réserves lors de la réception de l'ensemble de ces installations et équipements dans le Périmètre de la Concession.

Le Représentant du Concédant devra alors faire les corrections nécessaires afin de lever les réserves dans le délai fixé par le Concessionnaire. En cas de non respect de ce délai, le Concessionnaire ne peut pas être tenu responsable des conséquences résultant de la non prise en compte de ces réserves par le Représentant du Concédant.

Les ouvrages (avec leurs installations et matériels) réalisés par le Concédant doivent faire l'objet d'un procès-verbal d'incorporation dressé contradictoirement par le Représentant du Concédant et le Concessionnaire, comme stipulé à l'Article 4 ci-dessus.

Chapitre 2 : Responsabilités et assurances contre des risques divers

Article 18 : Assurances et risques divers

Dès la Date de Début des Activités et durant toute la Période de Concession, le Concessionnaire doit couvrir sa responsabilité civile et contractuelle au titre de l'exploitation des divers Services Concédés, des travaux qu'il doit effectuer, et des risques liés à son exploitation, par des polices d'assurances souscrites auprès d'une ou plusieurs compagnie(s) d'assurances réputée(s) solvable(s) et agréée(s) en République du Congo. Le Concessionnaire s'assure également contre les risques de sinistres pouvant affecter les installations concédées et garantit à ce titre l'Etat contre le recours des tiers.

La souscription des polices d'assurance requises doit se faire avant la Date du Début des Activités et fait partie des conditions suspensives énoncées à l'Article 9. Durant toute la Période de Concession, le Concessionnaire fournira les preuves des règlements des primes d'assurances dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de leur règlement effectif.

Le Concessionnaire devra notifier au Représentant du Concédant, dans un délai raisonnable, tout événement qui met en jeu ses polices d'assurances.

En cas d'événements exceptionnels, et notamment en cas d'attentat, de tout acte de terrorisme, d'émeute et de guerre, le Concédant prendra en charge les indemnités dues aux tiers, liées à ces événements, au-delà de la couverture maximale accordée par les assurances « responsabilité civile- gestionnaire d'aéroport » pour ce type d'événements.

Pour ce qui est de l'assurance globale « dommages », le Concessionnaire sera tenu de reconstruire ou réparer à l'identique tout ouvrage frappé d'un sinistre sur le Périmètre de la Concession, dans la limite de l'indemnité perçue par le Concessionnaire. Néanmoins, en cas d'évènements exceptionnels, les dispositions de l'Article 88 s'appliquent.

Le Concessionnaire exige des occupants du domaine Concédé qui n'ont pas adhéré aux polices souscrites par lui qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

Les obligations du Concessionnaire spécifiées dans le présent article sont des Obligations Principales.

Article 19 : Responsabilité du Concessionnaire et du Concédant

19.1. A partir de la Date du Début des Activités, les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations assurées par le Concessionnaire, ou sous sa responsabilité, dans le Périmètre de Concession, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont régis par les règles du droit commun congolais.

La responsabilité du Concessionnaire ne peut jamais être mise en cause :

- Du fait des missions qui ne lui sont pas confiées, telles que prévues à l'Article 1 ;
- Pour des faits imputables au Concédant et/ou ses préposés ;
- Pour des dommages liés au péril aviaire et animalier dans la mesure où il a respecté son obligation de moyens en la matière, conformément à l'Article 45 ci-dessous ;
- Pour des dommages indirects ou collatéraux, prévisibles ou imprévisibles, revendiqués par le Concédant ou toute autre personne, résultant de l'exécution de la Présente Convention de Concession. Sont notamment considérés comme des dommages indirects au titre des présentes les pertes de revenus, de profit, de chiffres d'affaires, d'économies escomptées, de rendement financier, les troubles commerciaux, les préjudices moraux et immatériels, et les dommages spéciaux, incidents, accessoires, consécutifs, punitifs et exemplaires.

- En cas de force majeure telle que définie à l'Article 88.

19.2. Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectués pour la prestation de services assurés par le Concédant ou sous sa responsabilité, et les frais et

indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du Concédant dans les conditions du droit commun congolais.

Le Concédant garantit également le Concessionnaire contre tout recours judiciaire, ou sanction administrative, de quelque sorte que ce soit, lié à des vices structurels des biens concédés ou lié à l'exploitation des Aéroports par le précédent exploitant à compter de la Date de Signature.

Chapitre 3 : Réalisation du programme d'investissement

Article 20 : Obligations d'investissement du Concessionnaire

20.1. Le Concessionnaire a comme Obligation Principale la planification, le financement, la fourniture et la réalisation des investissements Prioritaires définis dans le Programme d'Investissement de l'Annexe 5 dans un délai maximum de soixante (60) mois après la Date de Début des Activités.

Le Concessionnaire a l'obligation de réaliser les Investissements Prioritaires en faisant le choix des technologies, des équipements et des méthodes de travail compatibles avec les infrastructures existantes sur les Aéroports.

Tout retard dans la mise en oeuvre ou la réalisation du Programme d'Investissements Prioritaires consécutif à des difficultés d'interface (même non fautives) dues à l'exploitation résiduelle d'un ou plusieurs Aéroports par le précédent exploitant et la reprise de l'exploitation par le Concessionnaire constitue une cause exonératoire et un motif d'indemnisation du Concessionnaire (remboursement intégral de son préjudice, en ce compris les coûts financiers) et, par conséquent, ne donne lieu à l'application d'aucune pénalité.

Egalement, tout retard dans la mise en ceuvre ou la réalisation des Investissements Prioritaires consécutif à des vices structurels des biens concédés constitue une cause exonératoire et un motif d'indemnisation du concessionnaire selon les principes ci-dessus, et, par conséquent, ne donne lieu à l'application d'aucune pénalité.

20.2. Les terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériels que le Concessionnaire est conduit à acquérir, à réaliser ou à fournir dans le cadre de son Programme d'Investissement sont soumis au régime des biens tel qu'il est décrit à l'Article 4 ci-dessus.

20.3. L'exécution des travaux d'investissements se fait conformément aux dispositions du Chapitre 1 du Titre Il ci-dessus.

20.4. Les Parties conviennent que tout autre investissement non prévu par le Programme d'Investissement mais nécessaire à l'exploitation des Aéroports, que ce soit à titre de renouvellement ou d'extension, doit faire l'objet d'un avenant à la présente Convention (sans que le Concessionnaire ne s'oblige par avance à réaliser les investissements concernés).

20.5. Tous les cinq (5) ans, le Concessionnaire soumet au Représentant du Concédant dans le cadre du plan de régulation économique un Programme d'Investissements actualisé qui satisfera au minimum les engagements de la présente Convention mais pourra être ajusté ou mis en œuvre selon un calendrier différent du Programme d'Investissement initial, pour répondre aux contraintes opérationnelles ou de volume de trafic.

Article 21 : Obligations d'investissement du concédant

Les terrains, ouvrages, bâtiments, installations et matériels que le Concédant est conduit à acquérir, à réaliser ou à fournir dans le cadre de son Programme d'Investissement pour assurer le bon fonctionnement de la Concession, sont définis à l'Annexe 6 ci-après. Ils sont soumis au régime des biens tel qu'il est décrit à l'Article 4 ci-dessus.

Article 22 : Condition résolutoire liée au Programme d'Investissement

Durant trente-six (36) mois à compter de la Date de Début des Activités et afin de permettre le financement bancaire du Programme d'Investissement, le Concessionnaire s'engage à reverser à ses actionnaires uniquement le dividende initial prévu dans ses statuts, soit un maximum de dix (10)% de l'excédent brut d'exploitation (EBE). Les sommes non distribuées seront mises en réserves dans les comptes de la société.

Si malgré ses meilleurs efforts le Concessionnaire n'a pas pu obtenir de financement bancaire à des conditions de marché raisonnables permettant de financer quatre-vingt (80)% des Investissements Prioritaires au plus tard trente (30) jours avant le début desdits investissements prioritaires tels que prévus dans l'Annexe 5, le Concessionnaire s'engage à rencontrer le Representant du Concédant et étudier avec ce dernier toutes les solutions possibles afin de financer le Programme d'Investissement.

Une solution envisageable serait de demander à l'Etat congolais de donner sa garantie d'Etat sur une partie du montant à emprunter, le Concessionnaire s'engageant alors à rémunérer, aux conditions de marché, l'Etat congolais pour la mise en place de la garantie.

En cas d'échec des négociations par défaut d'accord du Concédant ou des banquiers, la Convention sera réputée résiliée de plein droit sans que l'une ou l'autre des parties ne soit responsable à l'égard de l'autre partie du versement d'indemnités au titre de cette résiliation. Il est prévu en tant que de besoin qu'en de telles circonstances, le Concédant sera fondé à mettre en jeu la garantie à première demande.

Article 23 : Système de Garanties

Le Concessionnaire devra fournir une garantie d'exécution des Investissements Prioritaires à compter de la fin de la deuxième année suivant le Début des Activités et jusqu'à la fin de l'exécution de ces Investissements Prioritaires, tels qu'ils sont spécifiés en Annexe 5, équivalent à un montant de cinq cents millions (500.000.000) de francs CFA.

Au cas où le concessionnaire ne serait pas en mesure de fournir la garantie sur la totalité des termes requis, une garantie fournie pour une durée moins longue pourra être acceptée, pour autant que le Concessionnaire renouvelle celle-ci au moins soixante (60) jours avant son expiration et qu'il le fasse aussi souvent qu'il est nécessaire jusqu'à achèvement des Investissements Prioritaires.

Cette garantie est inconditionnelle, irrévocable et pour usage immédiat sans aucune procédure administrative. Elle ne sera mise en jeu qu'en cas de non-exécution par le Concessionnaire, pour une raison qui lui est imputable, d'un investissement prioritaire et ce, après une mise en demeure restée infructueuse pendant trente (30) jours.

La garantie sera établie au moyen de dépôt d'argent ou d'obligations garanties, de cautionnement de garantie ou de garanties bancaires délivrées par une banque installée en République du Congo (y compris une filiale ou une succursale d'une banque non congolaise), ou au moyen d'une assurance responsabilité émise par la Banque des États de l'Afrique Centrale (BEAC).

La garantie pour les Investissements Prioritaires sera mainlevée et restituée après validation par le Représentant du Concédant de la réalisation de tous les Investissements Prioritaires des cinq (5) premières années de la Concession. Cette vérification par le représentant du Concédant se fera dans un délai de soixante (60) jours. Le Concédant s'oblige à cette mainlevée sans que le Concessionnaire n'ait à en faire la demande (notamment en cas de défaut de vérification par le Représentant du Concédant dans le délai précité).

Chapitre 4 : Exploitation

Section 1 : Droits, obligations et responsabilités du Concédant

Article 24 : Navigation aérienne, sauvetage et lutte contre l'incendie

24.1. Circulation aérienne et Assistance Météorologique

En application de la Convention de Dakar, les services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'alerte, ainsi que d'assistance météorologique sont fournis par l'ASECNA sur l'ensemble des Aéroports. Il appartient à la République du Congo de promulguer l'Aéroport d'Ollombo en tant que troisième aéroport international du pays et demander son contrôle par l'ASECNA sur le fondement de l'article 2 de la Convention de Dakar.

L'installation, l'entretien, l'exploitation des équipements, notamment le balisage et les aides à la navigation et à l'atterrissage, le renouvellement des terrains, bâtiments et équipements nécessaires à la fourniture des différents services, objets du présent article, et leur financement, ne sont pas assurés par le Concessionnaire.

24.2. Sauvetage et Lutte contre l'Incendie

En application de la Convention de Dakar, les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont assurés par l'ASECNA sur l'ensemble des Aéroports.

L'installation, l'entretien, l'exploitation des équipements nécessaires à la fourniture des différents services objets du présent article, le renouvellement des terrains, bâtiments et équipements, et leur financement, ne sont pas assurés par le Concessionnaire, à l'exception des équipements liés à la sécurité incendie des aérogares.

24.3. En cas de défaillance(s) de l'ASECNA dans l'exécution de ses missions qui entraîne une impossibilité totale ou partielle d'assurer ses propres obligations pour le Concessionnaire, ce dernier ne saurait être tenu responsable et ne saurait se voir opposer des pénalités au titre de l'Article 78 de la présente Convention de Concession.

Article 25 : Péril aviaire et animalier

Le Concédant est responsable en dernier ressort des dommages causés suite au péril aviaire et animalier. Toutefois, il transfère au Concessionnaire l'obligation de mettre en oeuvre tous les moyens adaptés à la lutte et à la prévention contre le péril aviaire et animalier et convenus d'un commun accord entre le Représentant du Concédant et le Concessionnaire.

Si les moyens de lutte et de prévention présents et initialement prévus se révèlent inadaptés aux circonstances, le Concessionnaire et le Représentant du Concédant doivent convenir dans les meilleurs délais des adaptations à effectuer et des conditions de leur réalisation.

Article 26 : Sûreté des Aéroports et du trafic - Bureau des Objets Trouvés

26.1. La sûreté des Aéroports et du trafic est de la responsabilité exclusive de l'Autorité aéronautique du Congo conformément aux recommandations de l'OACI en la matière.

L'Etat exécute et finance toutes les missions y afférentes, notamment la mise en place de personnels de sûreté des Aéroports, les investissements dans les équipements de sûreté et la maintenance de ces équipements.

26.2. Si en raison d'une défaillance de l'Etat dans l'accomplissement de ses missions objets de la présente section, le Concessionnaire est contraint de les réaliser à sa place, le Représentant du Concédant sera tenu de rembourser au Concessionnaire les coûts afférents à la réalisation de tels services, et ce dans un délai de soixante (60) jours à compter de la facturation. Les missions ainsi réalisées seront réputées assurées au nom et pour le compte du Concédant, à ses frais, risques et périls exclusifs, ce dernier s'engageant à indemniser et relever indemne le Concessionnaire à cet égard.

26.3. La mission du bureau des objets trouvés est également confiée à l'Etat congolais. Conformément à ce qui est rappelé dans les obligations du Concessionnaire (Article 48), le Concessionnaire fournit à titre gratuit un bureau et un espace de rangement de dimension appropriée pour assurer cette mission. L'eau et l'électricité sont mises à disposition gratuitement.

Article 27 : Délivrance des autorisations d'emploi du personnel étranger

Le Concédant s'engage à permettre au Concessionnaire le libre choix du personnel à affecter aux travaux relatifs à l'exécution de la Convention, dans les limites des dispositions de l'Article 5, paragraphe 5.2.

Le Représentant du Concédant pourra faciliter les procédures d'obtention des autorisations d'emploi.

Article 28 : Obligations relatives à l'usage paisible du Périmètre de la Concession par le Concessionnaire

Le Concédant s'oblige à exercer ses pouvoirs régaliens afin de garantir au Concessionnaire la jouissance exclusive et paisible des biens incorporés au Périmètre de la Concession.

Le Concédant doit se comporter en bon père de famille et intenter contre les tiers toutes mesures et actions nécessaires pour assurer l'utilisation normale par le Concessionnaire des biens incorporés au périmètre de la Concession (actions en garantie décennale, actions contre les vices cachés ou les vices de conception à l'encontre des constructeurs pour les biens immeubles, et des fournisseurs pour les biens meubles).

Article 29 : Consultation et Communication d'informations relatives à la Concession

29.1. Le Représentant du Concédant prend toutes dispositions utiles pour que le Concessionnaire ait accès aux statistiques détenus par les services de police et de douane et portant sur le nombre de passagers de chaque aéronef et le poids de fret transporté.

29.2. Le Représentant du Concédant est tenu de communiquer au Concessionnaire, éventuellement par l'intermédiaire de l'autorité de police compétente, en temps utile, les consignes particulières de sûreté et de sécurité applicables en cas exceptionnel.

29.3. Le Concessionnaire est membre de droit des comités locaux de sûreté et de facilitation (COLSAF) ainsi que des comités de facilitation des Aéroports, ou comité équivalent, si ces comités existent d'ores et déjà ou s'ils sont crées durant la Période de Concession.

29.4. Les programmes d'équipement, de renouvellement ou d'entretien des organismes chargés de la sûreté seront établis après consultation du Concessionnaire, dans la mesure où ils concernent un ou plusieurs des Aéroports. Le Représentant du Concédant garantit que cette consultation se fera.

29.5. Le Concessionnaire doit être consulté par le Concédant sur tous les projets d'accords internationaux portant sur les droits de trafic aérien à partir ou à destination de la République du Congo. Le représentant du Concédant garantit que cette consultation se fera.

29.6. Le Concessionnaire est consulté lors de l'élaboration des plans de servitudes relatifs à l'activité des Aéroports.

Article 30 : Services de base

Le Concédant fait en sorte que les Aéroports soient raccordés aux réseaux publics de distribution d'eau et d'électricité de manière à permettre au Concessionnaire l'exploitation des Aéroports conformément aux normes et spécifications prévues par la présente Convention.

Article 31 : Audit environnemental

Le Concédant s'engage à prendre en charge tous les frais et procédures liés à l'exécution des recommandations résultant de l'audit environnemental ou, à défaut, à rembourser le Concessionnaire de tous coûts qui seraient entrainés dans son exploitation par la non exécution desdites recommandations.

Article 32 : Coopération avec les autorités de l'urbanisme

La planification de l'urbanisation des zones adjacentes au Périmètre de la Concession ainsi que la mise en place des procédures y afférentes seront de la responsabilité exclusive de l'Etat.

Le Concessionnaire pourra participer aux réunions de concertation à ce sujet, à la demande du Concédant.

Section 2 : Droits, obligations et responsabilités du Concessionnaire

Sous section 2.1 : Normes de référence et conditions pour l'exploitation des Aéroports

Article 33 : Normes, procédures et standards techniques en matière de gestion aéroportuaire

Le Concessionnaire s'engage à respecter les normes,

procédures et standards techniques en vigueur en République du Congo en matière de gestion aéroportuaire, à savoir :

- Contraintes d'exploitation édictées par les autorités aéronautiques congolaises compétentes;
- Dispositions législatives et réglementaires inhérentes au droit du travail congolais ;
- Obligations en matière de protection de l'environnement, en vertu des dispositions légales et réglementaires édictées par les autorités congolaises compétentes ;
- Normes et recommandations de sécurité aéroportuaire édictées par les autorités congolaises compétentes.

Le suivi et le contrôle de l'application des obligations en ces matières relèvent du Concédant.

En cas d'absence de standards techniques ou normes congolaises, le Concessionnaire fera ses meilleurs efforts pour suivre les normes et pratiques recommandées par l'OACI.

Article 34 : Niveau des Services Concédés

Dès la fin de son Programme d'Investissements Prioritaires, le Concessionnaire doit s'assurer que le niveau des Services Concédés dans les zones publiques des aérogares passagers correspond au niveau de service « C » tel que défini par l'IATA dans son manuel de référence sur le développement des aéroports. Le Concessionnaire optimisera les procédures et l'utilisation de l'espace et fournira les équipements et espaces nécessaires pour assurer le niveau de service « C » dans la mesure où il obtient le concours des autres parties impliquées.

La responsabilité du Concessionnaire au regard de cette obligation est limitée aux seules prestations et activités dont il a la maîtrise ; il ne sera donc pas responsable des performances des autres parties impliquées dans le fonctionnement des aérogares passagers ou effectuant des activités dans les zones publiques. Toutefois, il fera ses meilleurs efforts pour inciter lesdites parties à améliorer leurs performances dans le but d'atteindre le niveau requis.
Ce niveau de service IATA « C » devra être atteint dans les soixante (60) mois à compter de la Date de Début des Activités pour l'aéroport de Pointe-Noire et dans les cent-vingt (120) mois pour l'aéroport de Brazzaville. L'obligation de mesure de la qualité de service ne concerne pas l'aéroport d'Ollombo. Les travaux nécessaires pour obtenir le niveau de service IATA « C » à Brazzaville ne devront pas modifier la structure physique du terminal passager dans les cent-vingt (120) premiers mois d'exploitation.

D'autres standards de performance et indicateurs sont établis dans l'Annexe 9 de la présente Convention.

Article 35 : Egalité de traitement des usagers et ordre d'admission à l'usage des installations

Le Concessionnaire s'engage à garantir une égalité de traitement des usagers conformément aux stipulations du présent article.

Tous les usagers qui remplissent les conditions réglementaires ou légales d'admission à l'usage des installations en vigueur en République du Congo ont vocation égale à en bénéficier.

Ce principe né'fait pas obstacle à ce que :
- Le taux des redevances soit modulé en fonction des jours, heures d'utilisation des Aéroports et de la typologie de trafic ;
- Des dispositions particulières comme détaillées à l'Article 61 - paragraphe 61.7 soient prises à l'égard des usagers qui ne sont pas à jour de leurs règlements envers le Concessionnaire.

Article 36 : Règlements généraux et de police

Sans préjudice de l'Article 88 - paragraphe 88.2 en ce qui concerne les changements de loi, le Concessionnaire est soumis aux lois, règlements généraux et de police édictés par les autorités congolaises, et notamment aux dispositions réglementaires spécifiques qui pourraient être arrêtées pour préciser les mesures de police applicables sur les aéroports, pour autant que cela ne se traduise pas par un préjudice financier à son détriment.

Article 37: Consignes d'exploitation et horaires de fonctionnement des Aéroports

37.1. Les installations et Services Concédés sont exploités selon des consignes d'exploitation (incluant les horaires de fonctionnement) établies par le Concessionnaire après consultation du Concédant, de l'ASECNA, de la police et des douanes qui concourent au fonctionnement général des Aéroports.

Ces consignes qui précisent les conditions dans lesquelles les usagers peuvent utiliser les installations et les Services Concédés relatifs à ladite Convention de Concession sont soumises pour information au Concédant.

Ces consignes sont portées à la connaissance des usagers par tous les moyens appropriés.

Dans le cas ou des difficultés d'exploitation se produisent pouvant affecter de manière exceptionnelle le respect des consignes d'exploitation, le Concédant et le Concessionnaire s'informent mutuellement des mesures qu'ils sont amenés à prendre pour y remédier.

Sous réserve des priorités qui seraient prescrites par les consignes d'exploitation, en cas d'urgence dûment constatée par le Concédant ou le service de police compétent, les installations et matériels d'exploitation du Concessionnaire sont mis à la disposition des usagers aéronautiques désignés même en dehors des horaires normaux de fonctionnement, en considération des priorités horaires préalablement déposées par le Concédant et des nécessités éventuelles d'ordre public.

Il est toutefois convenu que, dans de telles circon-

stances, le Concessionnaire peut exercer son droit au remboursement des charges d'exploitation auprès de ces usagers.

37.2 Les horaires de fonctionnement des aéroports de Brazzaville et Pointe-Noire sont établis par les consignes d'exploitation. Toutefois, le concessionnaire devra s'assurer que ces aéroports puissent être exploités 24/24 heures et 7/7 jours. L'Aéroport d'Ollombo sera exploité de 5h00 TU à 21h00 TU pendant toute la Période de Concession, sauf à la demande du Concessionnaire qui en informe le Représentant du Concédant.

Article 38 : Assistance en escale

Dans les conditions fixées à l'Article 56 ci-dessous, le Concessionnaire fournit aux entités assurant le service d'assistance en escale, sous la forme d'AOT, tout ou partie des bâtiments et terrains nécessaires dans la limite des possibilités.

Le Concessionnaire veille, sans que sa responsabilité ne puisse être mise en jeu de ce fait, à ce que les opérations d'enregistrement, d'embarquement et de débarquement des passagers et du fret, s'effectuent dans des conditions de célérité et de commodité. Le Concessionnaire évaluera le niveau de service fourni par les opérateurs d'assistance en escale de manière régulière. Cette évaluation devrait permettre à ces opérateurs d'élever la qualité de service à un niveau supérieur aux autres aéroports internationaux de la région.

En cas de défaillance constatée, le Concessionnaire met en demeure la ou les entités apportant l'assistance en escale de procéder aux corrections et améliorations nécessaires.

En tant que de besoin, le Concessionnaire rend compte des défaillances constatées au Représentant du Concédant et aux autorités compétentes qui prennent toutes les mesures opportunes.

Sous Section 2.2 : Obligations principales

Article 39 : Continuité et adaptation constante des Services Concédés

39.1. Toutes les opérations et exigences aéroportuaires liées à la continuité des activités des aéroports et à la satisfaction permanente des besoins des compagnies aériennes et autres usagers sont des Obligations Principales du Concessionnaire, à l'exception des missions exclues de la Convention telles que détaillées à l'Article 1 de la présente Convention de Concession.

En dehors des cas visés à l'Article 88, les parties conviennent que le Concessionnaire doit assurer le fonctionnement continu des services concédés dans les conditions du présent article.

39.2. La grève est considérée comme un motif légitime de discontinuité des Services Concédés à la condition que le Concessionnaire ait mis en oeuvre tous les moyens à sa disposition pour limiter son déclenchement et sa prolongation.

39.3. Lorsque le Concessionnaire juge qu'il y a danger grave à continuer les Services Concédés ou que ceux-ci doivent être déplacés, le Concessionnaire impose aux usagers de suspendre immédiatement les opérations jusqu'à ce que tout soit remis dans l'ordre sans qu'ils aient droit à aucune indemnité.

A cet effet, le Concessionnaire doit adapter, à sa charge, les Services Concédés aux exigences nouvelles afin d'assurer le fonctionnement continu.

Le Concessionnaire est tenu à cette obligation d'adaptabilité quelle que soit l'échéance de la Convention si les procédés techniques présents et initialement prévus se révèlent inadaptés, dans la mesure où cette adaptabilité rentre dans les prévisions du Programme d'Investissement éventuellement modifié.

39.4. Si, pour quelque cause que se soit à l'exception des cas de force majeure (article 88), de danger grave ou de grève, les Services Concédés se trouvent interrompus en totalité ou en partie du fait du Concessionnaire, momentanément ou définitivement, le Concédant, après avoir constaté l'interruption et mis le Concessionnaire en demeure de reprendre le service, peut, passé un délai de quinze (15) jours sans manifestation du Concessionnaire, prendre toutes les mesures conservatoires qu'il juge nécessaires en vue d'assurer provisoirement le fonctionnement desdits services sans que le Concessionnaire ne puisse formuler de ce fait une réclamation quelconque. En particulier, le Concédant peut confier à un tiers de son choix le soin d'assurer la continuité des services interrompus.

Dans ce cas, le Concessionnaire se dégage de toute responsabilité du fait de l'exécution des services interrompus par le tiers, qui en prend la responsabilité.

Une discussion entre le Représentant du Concédant et le Concessionnaire aura lieu dans les quinze (15) jours suivant la nomination de l'exploitant de transition pour étudier les modalités de remboursement des coûts supplémentaires supportés par le Concédant.

Article 40 : Maintenance et mise à niveau des Biens incorporés au Périmètre de la Concession

40.1. Le Concessionnaire a une obligation principale d'assurer un service d'entretien et de maintenance de toutes les zones et infrastructures aéroportuaires (équipements et installations) dans le périmètre de la Concession (que ce soit des biens incorporés ou des biens mis à disposition) de manière à assurer leur fonctionnement en toute sécurité et efficacité et de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auquel ils sont destinés (sans préjudice de l'écoulement normal du temps et de l'usure normale de l'ouvrage). Cette obligation d'entretien et de maintenance

doit se faire en conformité avec les pratiques usuelles recommandées par l'OACI, et conformément au Manuel des Programmes Généraux de Maintenance (Annexe 7) dans sa ou ses versions actualisées.

40.2 Le Concessionnaire a aussi l'obligation d'adapter et mettre en conformité les infrastructures et équipements aéroportuaires selon les usages en la matière (sans préjudice des stipulations de la Convention relatives aux éventuels changements de lois).

40.3. Le Concessionnaire doit assurer l'installation, l'entretien, l'exploitation et le financement des équipements liés à la sécurité incendie des aérogares, conformément à l'Article 24 - paragraphe 24.2.

Article 41 : Fourniture d'eau et électricité aux usagers des Aéroports

Sous réserve de l'Article 30 ci-dessus, le Concessionnaire a les Obligations Principales suivantes :

- La fourniture fiable de l'alimentation électrique à tous les usagers qui en font la demande dans le Périmètre de Concession ;
- La fourniture en eau à tous les usagers qui en font la demande dans le Périmètre de Concession.

Sans préjudice de l'Article 48 qui prévoit la fourniture gratuite en eau et électricité à certains services de l'Etat, la fourniture en eau et électricité est assurée à titre onéreux. Elle peut être suspendue par le Concessionnaire après simple sommation par voie d'huissier en cas de non paiement des redevances dues.

Article 42 : Communication d'informations sur la Concession au Concédant

42.1. Le Concessionnaire doit mettre à la disposition du représentant du Concédant les documents suivants pour permettre le suivi technique, financier et comptable de la Concession :

- Un rapport annuel d'activités approuvé par l'assemblée générale des actionnaires de la Société Concessionnaire ;
- Les documents comptables et financiers annuels de la Société Concessionnaire, et notamment le chiffre d'affaires de chaque exercice, certifiés par ses commissaires aux comptes ;
- Un rapport général annuel comprenant ;
  - Une section sur les aspects spécifiques de l'activité aéroportuaire liés à la protection de l'environnement dans le périmètre concédé,
  - Une section sur les aspects spécifiques de l'activité aéroportuaire liés aux ressources humaines du concessionnaire (embauche, départ),
  - La mise à jour de l'inventaire de l'Annexe 2,
  - Le Représentant du Concédant garantit que cette consultation se fera.

42.2. Constatation d'incidents, d'accidents ou d'infractions

Toute infraction aux lois et règlements, ou tout accident ou incident significatif dans l'exploitation des Aéroports, qui aurait été constaté par un préposé du Concessionnaire fait l'objet d'un compte rendu écrit qui est transmis immédiatement au Représentant du Concédant, et le cas échéant aux autorités de police compétentes pour les contraventions et les incidents mineurs, et pour les crimes et délits et les incidents graves.

42.3 L'identité des agents du Concessionnaire préposés à l'exploitation de la Concession ainsi que celle des intervenants extérieurs agissant pour son compte doit être communiquée et agrée par les services de police, de sûreté et de douane compétents.

Article 43 : Dispositions diverses en relation avec les aires aéroportuaires

43.1. Le Concessionnaire doit veiller à la bonne exécution des Services Concédés, et à la bonne utilisation des biens incorporés au Périmètre de la Concession, y compris par les entités bénéficiaires d'une AOT.

43.2. Gestion des installations terminales

Le Concessionnaire doit d'une part gérer et éclairer les Aires de Trafic, les installations terminales, les zones publiques et réservées, et d'autre part maintenir en bon état les équipements d'éclairage ou de signalisation des bâtiments du Périmètre de la Concession et demander à tous les autres usagers (y compris l'ASECNA) pour qu'il en soit de même sur les ouvrages dont ces derniers ont la jouissance privative afin de préserver la qualité des prestations des Services Concédés.

43.3. Le Concessionnaire a pour obligation l'enlèvement et le ramassage systématique des objets gênants sur les aires de trafic qui relève de sa compétence et de sa responsabilité.
Sur demande de l'Autorité Concédante et/ou dans tous les cas où le stationnement de l'aéronef perturbe l'exploitation de l'aéroport, le Concessionnaire s'engage à faire ses meilleurs efforts, avant tout déplacement d'aéronefs, en mettant en demeure par voie d'huissier l'exploitant et le propriétaire de cet aéronef et en faisant appel aux services compétents de l'Etat congolais.

43.4. Information des dysfonctionnements des Aéroports

Le Concessionnaire est tenu d'informer l'ANAC et l'ASECNA de tous dysfonctionnements et anomalies affectant l'exploitation régulière des Aéroports dans l'objectif d'une publication (AIP ou NOTAM) prévue par la réglementation applicable.

43.5. Le Concessionnaire doit prévoir des mesures de protection contre les incendies dans les aérogares et autres bâtiments.

Sous section 2.3 : Autres obligations

Article 44 : Coordination entre les usagers des Aéroports

Le Concessionnaire a pour autre obligation d'assurer la coordination entre tous les usagers des Aéroports et notamment entre les différents acteurs intervenant sure les aires aéroportuaires. Le Concessionnaire doit procéder à l'établissement de protocoles de coordination dans les six (6) premiers mois à compter de la Date de Début des Activités.

En particulier, le Concessionnaire doit se rapprocher de l'ASECNA et de la société qui assure l'assistance en escale afin d'établir une convention de coordination qui permette de définir leurs responsabilités et missions respectives. Cette convention de coordination, qui sera transmise au Représentant du Concédant pour information, doit s'inspirer des relations existantes entre l'ASECNA et l'Etat congolais et notamment de :

- La circulation des véhicules terrestres sur les domaines aéroportuaires ;
- L'informatisation et la consultation des informations aéronautiques et notamment relatives aux travaux ;
- La gestion et la surveillance des aires de mouvements ;
- L'assistance du service de sécurité incendie et sauvetage de l'ASECNA ;
- L'échange d'informations de trafic (mouvements quotidiens, statistiques).

Article 45 : Obligation de moyens dans la lutte et la prévention contre le péril aviaire et animalier

Le Concessionnaire a pour Autre Obligation de mettre en ceuvre tous les moyens pour lutter contre le péril aviaire et animalier et le prévenir conformément aux usages en la matière et avec toute la diligence requise et dans le respect de l'Article 25.

Article 46 : Formation du personnel des Aéroports

46.1. Le Concessionnaire a pour Autre Obligation l'établissement des programmes annuels de formation administrative et technique au bénéfice de ses employés dans les dix-huit (18) premiers mois à compter de la Date de Début des Activités. Ces programmes doivent être adressés pour information au représentant du Concédant.

46.2. Le Concessionnaire a l'obligation d'assurer la formation professionnelle de son personnel conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en République du Congo ainsi que celles contenues dans la présente Convention.

Article 47 : Alerte en cas de menace au fonctionnement régulier des Aéroports

Le Concessionnaire a pour Autre Obligation de communiquer dans les plus brefs délais à l'autorité de police la plus proche et éventuellement au Concédant toutes les circonstances qui pourraient influer négativement sur le fonctionnement régulier des Aéroports (troubles publics, menaces et dommages causés par des tiers, cas de force majeure, danger grave, grève).

Les services de police ou autres organes d'Etat compétents devront également communiquer au Concessionnaire toutes ces circonstances.

Article 48 : Mise à disposition des locaux affectés aux activités relevant de la responsabilité du Concédant

48.1. Le Concessionnaire a pour Autre Obligation la mise à disposition gratuite au profit des organes de l'Etat (douanes, santé, eaux et forets, police et gendarmerie, bureau des objets trouvés, sureté) des surfaces de bureau non meublées affectées pour leurs activités, à la discrétion du Concessionnaire, y compris la fourniture en eau et électricité de ceux-ci.

48.2. Le Concessionnaire s'engage à aménager et à entretenir les postes d'inspections filtrages affectés aux administrations chargées du contrôle aux frontières sur l'Aérogare.

Les administrations chargées du contrôle aux frontières sur les Aéroports doivent déterminer en coordination avec le Concessionnaire les horaires de fonctionnement de leurs services, selon les consignes d'exploitation définies à l'Article 37 ci-dessus.

Article 49 : Signalisation

Le Concessionnaire a pour Autre Obligation la mise en place dans les zones publiques et réservées d'un système de signalisation lisible et compréhensible, en français et en anglais, comprenant des symboles et icônes facilement identifiables. Le Concessionnaire doit installer, faire fonctionner et entretenir tous ces dispositifs signalétiques. Le Concessionnaire veillera à ce que les publicités et autres aménagements ne nuisent pas à la visibilité de la signalisation.

Article 50 : Nettoyage

50.1. Le Concessionnaire a pour Autre Obligation la mise en place d'un service de nettoyage conforme aux bonnes pratiques internationales des parties intérieures et extérieures des aérogares (passagers et frets) ainsi que d'autres infrastructures aéroportuaires pouvant être concernés.

50.2. Nettoyage des toilettes

Les toilettes des aérogares (passagers) doivent être dans un état de propreté convenable durant les horaires d'ouverture des aérogares définis à l'Article 37 - paragraphe 37.2. Ces opérations de propreté comprennent l'enlèvement des ordures et autres déchets, l'effacement des graffitis ainsi que la fourniture des consommables de toilette (papier de toilette, savon et serviettes).

Article 51 : Standards de performance et qualité de service

51.1. Le Concessionnaire a pour Autres Obligations

le respect des standards de performance décrits dans l'Annexe 9, et la réalisation d'enquêtes sur la qualité du service aux passagers.
L'Annexe 9 sera complétée par le Concessionnaire en concertation avec le Représentant du Concédant avant le Début des Activités par des standards plus précis assortis d'indicateurs d'évaluation.

Tous les cinq (5) ans, le Concessionnaire propose au Représentant du Concédant dans le cadre du plan de régulation économique une actualisation des standards de performance de l'Annexe 9.

51.2. Le Concessionnaire ne sera pas tenu au respect des standards de performance avant la réception des travaux financés par l'Etat congolais et la levée des réserves, s'il y en a, telles que décrites à l'Article 17 ci-dessus.

Le Concessionnaire ne sera pas tenu au respect des standards de performance dès lors qu'il en sera empêché à raison des défauts de conformité ou des vices cachés ou autres conditions structurelles des ouvrages.

Article 52 : Réalisation de l'audit environnemental

Le Concessionnaire a pour Autre Obligation de faire réaliser dans les trois (3) mois qui suivent la date de signature de la présente Convention de Concession, un audit environnemental du Périmètre de la Concession ayant pour objectif de déterminer les dommages environnementaux déjà subis par lesdites zones. L'audit est réalisé aux frais du Concessionnaire par un auditeur qu'il aura désigné librement.

Les résultats de l'audit environnemental sont transférés au Représentant du Concédant, puis ce dernier et le Concessionnaire s'accordent sur les conclusions de l'audit qui seront considérées comme les conclusions finales et qui devront être mises en ceuvre par le Concessionnaire aux frais du Concédant, selon ce que prévoit l'Article 31. Les parties disposent d'un délai d'un (1) mois pour valider les conclusions finales de l'audit qui seront jointes à la présente Convention (Annexe 3).

Article 53 : Livre des procédures d'exploitation et de maintenance, Manuel d'aérodrome et Certification

53.1. Livre des procédures d'exploitation et de maintenance

Le Concessionnaire a pour Autre Obligation l'élaboration d'un livre des procédures d'exploitation et de maintenance des Aeroports

Ce livre comprendra deux sections : une section exploitation et une section comprenant le Manuel des Programmes Généraux de Maintenance dont une version préliminaire est en Annexe 7.

Le Concessionnaire est tenu de soumettre pour approbation le livre au Representant du Concedant dans un délai de cinq (5) mois après la Date de Debut des Activites. Ce livre pourra être révisé avec l'accord du Representant du Concedant autant que nécessaire.

53.2. Manuel d'aérodrome et Certification

Le Concessionnaire a pour autre obligation d'initier et mener le processus permettant l'élaboration des manuels d'aérodrome qui doivent être produits en collaboration étroite avec l'ASECNA. Les manuels, qui sont des documents nécessaires à la certification des Aéroports, devront être conformes aux dispositions du document 9774 de l'OACI et être réalisés pour chacun des Aéroports concédés.

Si des dispositions réglementaires en matière de certification des Aéroports en République du Congo sont en vigueur dans les douze (12) mois suivant le Début des Activités, le Manuel d'aérodrome devra être notifié au Représentant du Concédant dans les vingt quatre (24) mois après la Date de Début des Activités. Dans le cas contraire, le Manuel d'aérodrome devra être notifié au Représentant du Concédant au plus tard, douze (12) mois après la mise en place de la réglementation applicable en la matière par les autorités congolaises compétentes.

Le Concessionnaire pourra faire appel au Représentant du Concédant pour tout retard de production du manuel par l'ASECNA et ne pourra dans ce cas se voir infliger des pénalités.

Les frais liés à la certification sont versés par le Concessionnaire à l'autorité de certification étant entendu que le calcul de ces frais respecte le principe de l'OACI selon lequel les frais de certification couvrent les frais afférents à l'instruction de la demande de certification. Ces derniers seront raisonnables au regard de la demande de certification.

Article 54 : Schémas directeurs des Aéroports

Le Concessionnaire est tenu de développer les Aéroports conformément aux schémas directeurs des Aéroports approuvés par les autorités compétentes du Concédant et joints en Annexe 8 de la présente Convention.

En cas de modification notoire des hypothèses prises lors de l'établissement du schéma directeur d'un Aéroport, le Concessionnaire est tenu de présenter dans les meilleurs délais au Représentant du Concédant pour approbation une mise à jour du schéma directeur de cet aéroport. En tout état de cause, les schémas directeurs sont actualisés tous les cinq (5) ans et soumis pour approbation au Concédant.

Sous section 2.4 : Dispositions diverses régissant les modalités d'exploitation des Aéroports par le concessionnaire

Article 55 : Sous-traitants

Le Concessionnaire a le droit de sous-traiter la fourniture de tout Service Concédé à des tiers, aux conditions suivantes :

- Les contrats de sous-traitance se terminent à la fin de la Période de Concession. Cette clause sera inscrite dans tous les contrats signés par le Concessionnaire avec les tiers ;
- Le Concessionnaire est seul responsable à l'égard du Concédant des prestations de services définis dans ces accords de sous-traitance ;
- Les prestations de services par des tiers sont conformes au niveau de qualité de service requis, aux normes de sécurité ainsi qu'aux autres caractéristiques de performance établies dans la présente Convention ;
- Les sous-traitants, pour être éligibles à la mise en oeuvre de la Convention de Concession, ne sont pas exclus ou interdits par les entités gouvernementales congolaises ou toute interdiction officielle en vigueur au jour de la passation du marché de sous-traitance concerné;

La sous-traitance de l'intégralité de la Concession à un autre gestionnaire, que ce soit pour l'un ou pour l'ensemble des Aéroports concédés, est interdite.

La liste des sous-traitants est communiquée chaque année par le Concessionnaire au Représentant du Concédant et les contrats de sous-traitance sont remis à celui-ci à sa demande.

Article 56 : Autorisations d'Occupation Temporaire

Pour assurer la bonne exécution des Services Concédés, le Concessionnaire accorde des AOT pour tout ou partie des Biens du Périmètre de la Concession, à des prestataires de service pour y exercer une activité commerciale ou civile.
Le Concessionnaire perçoit des redevances au titre de ces AOT.
Le Concessionnaire est responsable de la gestion des surfaces faisant objet des AOT.

Les AOT sont soumises aux conditions ci-après :

- Les autorisations d'occupation du domaine public sont accordées par le Concessionnaire à titre précaire et révocable ;
- Lesdites AOT sont exclusivement régies par les normes légales et réglementaires régissant l'occupation du domaine public. En aucun cas l'occupant ne peut se prévaloir d'une réglementation propre aux baux commerciaux ou aux loyers ordinaires ;
- Les juridictions administratives sont exclusivement compétentes pour connaître de toute difficulté d'interprétation et de tout litige relatifs aux AOT ;
- La durée des AOT ne peut excéder la date d'expiration de la présente Convention sauf en cas d'autorisation expresse du Représentant du Concédant ;
- A tout moment, pour effectuer les travaux de réaménagement ou d'extension des installations, le Concessionnaire peut mettre fin aux AOT. Chaque AOT précise les modalités de détermination de l'indemnité d'éviction à accorder à l'occupant en un tel cas ;
- En cas de résiliation d'une AOT par le Concessionnaire avant son échéance normale pour quelque cause que ce soit, le Concessionnaire, après une simple sommation par voie d'huissier, peut reprendre l'entière disposition des locaux, terrains ou bâtiments objet de l'autorisation. En tant que de besoin, il fait procéder, sous contrôle d'un huissier, à l'ouverture des locaux, à l'évacuation et au magasinage des matériels et denrées qui s'y trouvent, sans que l'occupant puisse réclamer quelque indemnisation que ce soit ;
- L'occupant ne peut, dans les locaux ou sur les terrains dont il s'agit, exercer d'autres activités que celles prévues dans l'AOT ;
- Chaque AOT précise le montant des redevances dues par l'occupant au Concessionnaire, qui correspondent à la redevance d'occupation domaniale (directement proportionnelle aux surfaces occupées), à laquelle est ajoutée, pour certains usagers, une redevance commerciale (directement proportionnelle au chiffre d'affaires réalisé) ;
- L'occupant doit exercer lui-même l'activité autorisée par l'AOT qui lui a été accordée. Il ne peut ni la mettre en gérance, ni la sous-traiter, ni en faire apport et ce, à qui que ce soit, même à une société qui serait sa filiale à cent (100)%.
- Chaque AOT précise que, au terme de celle-ci, l'intéressé doit quitter les locaux à la date de la fin de l'AOT prévue et remettre ceux-ci en état sans pouvoir prétendre à aucune indemnité.

Le Concessionnaire peut accorder à l'occupant des terrains nus en vue d'édifier un bâtiment après la signature d'un protocole d'amortissement dudit bâtiment. Le bâtiment devient propriété de l'Etat congolais et se trouve incorporé dans le Périmètre de la Concession à la fin de l'AOT.

Article 57 : Surveillance des installations dans le Périmètre de la Concession

Le maintien de l'ordre sur le Périmètre de la Concession est de la seule responsabilité de l'Etat. Toutefois, le Concessionnaire peut avoir ses propres agents de sécurité afin que soient assurées aux usagers des Aéroports une sécurité et une tranquillité maximales.

Le Concessionnaire peut également assurer la surveillance des allées et venues dans les parties publiques des aérogares passagers et les parties communes des terminaux fret.

Enfin, le Concessionnaire peut avoir la charge d'assurer la fluidité de la circulation des véhicules terrestres dans toutes les zones publiques des Aéroports et, à cet effet, de fixer les règles complémentaires de circulation et de stationnement et de les faire respecter avec le concours des services de l' Etat.

Les agents chargés d'assurer la surveillance des installations sont désignés à cet effet par le Concessionnaire et agissent sous sa seule autorité. Ils ne peuvent intervenir que revêtus d'un tenue distinctives (ne pouvant pas se confondre avec celui des corps de sécurité de l'Etat) et ils ont pouvoir de :

- S'opposer à toute vente ambulante, quête, mendicité ou démarchage ;
- Faire respecter l'interdiction absolue de toute activité commerciale dans les parties publiques en dehors des espaces occupés par les bénéficiaires des AOT délivrées conformément aux dispositions de l'Article 56 ci-dessus ;
- Faire reconduire jusqu'à la limite du Périmètre de la concession les personnes dont l'attitude ou le comportement dans l'aérogare passagers ou la zone fret seraient susceptibles de déranger les passagers ou les professionnels y exerçant leurs activités par les services de l'Etat compétent ;
- Présenter aux services de police les auteurs de délits flagrants qui se sont déroulés dans le Périmètre de la Concession.

Article 58 : Réquisition et utilisation du domaine public aéroportuaire par les services publics

Lorsque la sûreté publique, la sécurité intérieure et les questions de défense nationale sont gravement menacées, le Concessionnaire met sans délai l'ensemble des Biens du Périmètre de la Concession exigés à la disposition du Concédant, sur réquisition prise dans les conditions légales et réglementaires.

Le Concédant se réserve explicitement le droit, dans de telles circonstances, de prendre toute mesure qu'il estimera utile dans la gestion des activités aéroportuaires pour une période dont la durée est fixée par décret le Concédant restant le seul responsable des Biens du Périmètre de la Concession et Services Concédés pendant toute la durée de cette réquisition.

Article 59 : Règles générales applicables à tous les contrats passés par le Concessionnaire dans le cadre de la Concession

59.1. Les contrats passés par le Concessionnaire dans le cadre de la Concession doivent comporter une clause réservant expressément à l'Autorité Concédante la faculté de se substituer au Concessionnaire dans le cas où il serait mis fin à la Concession.

59.2. La durée des contrats passés par le Concessionnaire ne pourra excéder la Période de Concession restant à courir à la date d'entrée en vigueur de ceux-ci, qu'avec l'accord exprès du Représentant du Concédant.

TITRE III : Dispositions financières

Article 60 : Equilibre Financier et Equilibre Economique de la Concession

60.1. Le Concessionnaire doit gérer la Concession de façon à en assurer l'Equilibre Financier, c'est à dire l'équilibre de ses comptes. Il doit chercher la couverture de ses charges prioritairement à l'aide des produits perçus sur les usagers, par une tarification appropriée des services rendus et par les revenus tirés du domaine concédé, conformément aux dispositions de l'Article 61.

60.2. L'Equilibre Economique de la Concession est respecté lorsque le Concessionnaire est dans la situation où l'environnement juridique, administratif, institutionnel et économique de la Concession, ainsi que les conditions de son exploitation, sont tels qu'ils permettent au Concessionnaire un juste retour sur investissements selon les prévisions du « Business Plan » de la Concession (Annexe 7) actualisé par le Plan de régulation économique le plus récent, qui ont été acceptées par le Concédant.

Article 61 : Rémunération perçue par le Concessionnaire

Le Concessionnaire perçoit des redevances, dites Redevances Aéroportuaires liées au fonctionnement et aux activités exercées dans le cadre de l'exécution de la présente Convention de Concession.

61.1. Dispositions particulières applicables aux Redevances Aéroportuaires

La redevance d'atterrissage telle qu'elle est définie dans la législation en vigueur en République du Congo à la Date de Signature est scindée en deux parts distinctes:

- La part perçue par l'ASECNA au titre de ses missions visées à l'Article 24, qui correspond à quarante-huit (48)% de la redevance d'atterrissage telle que définie à la Date de Signature ;
- La part perçue par le Concessionnaire au titre de sa mission d'exploitation des installations aéroportuaires.

Les Redevances Aéronautiques assises sur les vols en provenance ou à destination d'autres Etats que la République du Congo sont assimilées à des exportations pour l'ensemble de la législation en matière de TVA et supportent ainsi un taux zéro au titre de l'exportation.

61.2. Montant des Redevances Aéroportuaires

Le montant des redevances perçues par le Concessionnaire est fixé en conformité avec les dispositions ci-dessous :

61.2.1. Redevances réglementées

Le Concessionnaire est autorisé à augmenter librement les redevances au cours de la Période de Concession, à l'exception des redevances réglementées suivantes dont le montant est fixé par arrêté :

- Redevance d'atterrissage, exclue la part réservée à l'ASECNA ;
- Redevance de stationnement des aéronefs ;
- Redevance passagers ;
- Redevance d'avitaillement en carburant ;
- Redevance sur le fret.

Sans préjudice des dispositions de l'Article 6 - paragraphe 6.3, le Concessionnaire peut une fois par an proposer par voie de notification l'augmentation des redevances réglementées en tenant compte des limites du Plan de régulation économique le plus

récent, ou du « Business Plan » du Concessionnaire en Annexe 7 pour les cinq (5) premières années de la Concession.
Le Représentant du Concédant notifie sa décision sur l'augmentation proposée dans un délai d'un (1) mois à compter de la réception de la proposition faite par le Concessionnaire. L'absence de notification d'une décision du Représentant du Concédant dans ce délai vaut acceptation tacite de la demande d'augmentation.

Dans le cas où l'augmentation proposée par le Concessionnaire est acceptée expressément ou tacitement par le Représentant du Concédant, celui-ci transmet immédiatement au Ministre chargé de l'Aviation Civile un projet d'arrêté incluant les nouveaux tarifs en vue de sa signature et de sa publication au Journal Officiel dans un délai maximum de deux (2) mois après acceptation du Représentant du Concédant.

En cas de non publication de l'arrêté cité ci-dessus ne permettant pas l'application des nouveaux tarifs des Redevances Aéroportuaires réglementées qui ont été acceptés, ou de publication intervenant plus de deux (2) mois après l'acceptation expresse ou tacite du Représentant du Concédant, le Concessionnaire notifie au Ministre en charge de l'Aviation civile et au Représentant du Concédant le manque à gagner qui en résulte et informe le Ministre en charge de l'Economie et des Finances de la situation ; le Concessionnaire pourra par la suite déduire le manque à gagner du prochain versement de la Redevance de Concession..

61.2.2. Redevances non réglementées

L'augmentation de toutes les autres redevances n'étant pas réglementée, le Concessionnaire a la possibilité de les augmenter librement.

Les montants de redevances suivantes (liste non limitative) sont fixés librement par le Concessionnaire :

- Redevances domaniales ;
- Redevances pour utilisation des Aires de Stationnement des Véhicules Automobiles ;
- Redevances sur les concessions commerciales ;
- Etc.

61.3. Début de perception des Redevances

L'ensemble des redevances au titre de la présente Convention de Concession est perçu par le Concessionnaire dès la Date de Début des Activités.

61.4. Droit de créer de nouvelles redevances

Le Concessionnaire a la possibilité de créer de nouvelles redevances durant la Période de Concession.

La mise en place des nouvelles redevances est assujettie à l'approbation du Représentant du Concédant. Cette approbation - ou désapprobation - doit intervenir dans un délai d'un (1) mois à compter de la demande exprimée. Le défaut de réponse du Représentant du Concédant équivaut à une approbation tacite.

61.5. Emplacements publicitaires

Le Concessionnaire est seul compétent pour autoriser la mise en place de supports publicitaires dans tout le Périmètre de la Concession et sur les clôtures. Il est seul autorisé à percevoir des redevances à ce titre.

61.6. Publication des Redevances Aéroportuaires

Les Redevances Aéroportuaires et leurs modalités de perception doivent être fixées et publiées par le Concessionnaire dans l'enceinte des Aéroports ou par tout moyen approprié au moins quinze (15) jours avant la date de leur entrée en vigueur.

61.7. Recouvrement des créances dues au Concessionnaire

Les créances dues au Concessionnaire au titre de la présente Convention de Concession sont recouvrées selon les règles et procédures établies par l'Acte Uniforme de l'OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution. Elles sont exigibles par le seul fait de l'usage de ses matériels d'exploitation, ouvrages, installations et outillages, ainsi que de l'emploi de ses personnels.

En particulier, en cas de défaut de règlement de redevances dûment facturées, le Concessionnaire engage toute poursuite ou toute action qu'il jugera opportune.

En cas de non paiement des redevances dues par un exploitant d'aéronef(s), le Concessionnaire est en droit de requérir de l'ASECNA qu'un ou plusieurs aéronefs appartenant ou exploité par ledit exploitant soit maintenu au sol jusqu'au règlement complet de la somme en cause. S'agissant des aéronefs appartenant ou exploités par une personne physique ou morale représentée en République du Congo, le Concessionnaire ne peut demander à l'ASECNA une décision de maintien au sol qu'après une mise en demeure du redevable par huissier de justice.

Le Concessionnaire peut également refuser l'utilisation d'équipements aéroportuaires, notamment les banques d'enregistrement et les passerelles d'embarquement, à toutes compagnies en situation de défaut de règlement.

Le Concessionnaire peut autoriser le règlement des redevances par paiement à terme. Cette autorisation est accordée, moyennant des garanties adéquates, dans le cadre de conventions sur les modalités de paiement signées entre le Concessionnaire et les usagers. En l'absence d'une telle convention, le paiement des redevances se fait au comptant.

61.8. Cas d'exonération des redevances

Conformément au Code de l'Aviation Civile de la

CEMAC, les aéronefs suivant sont exonérés de la redevance d'atterrissage :

- Les vols civils effectués par les aéronefs d'Etat à condition que ces vols ne soient pas effectués à des fins commerciales et sous réserve de réciprocité ;
- Les vols militaires des Etats ayant conclu avec les Etats Membres de la CEMAC des accords de réciprocité ;
- Les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme compétent ;
- Les vols effectués en vue de vérifier ou de tester les équipements au sol utilisés ou destinés à être utilisés comme aide à la navigation aérienne.

Article 62 : Rémunération due au Concédant

62.1. Le Concessionnaire occupe le domaine de l'Etat et tire un bénéficie de l'exploitation des Biens incorporés au Périmètre de la Concession pendant toute la Période de Concession.

Le Concessionnaire paye à la Trésorerie Générale de la République du Congo une rémunération, appelée « Redevance de Concession », en contrepartie de ce droit d'exploiter la Concession.

Le règlement de cette redevance constitue une Obligation Principale du Concessionnaire.

62.2. La Redevance de Concession s'élève à :

- Huit virgule deux (8,2)% du chiffre d'affaires annuel hors taxes encaissé par le Concessionnaire de la première à la dixième année de la concession, et
- Neuf et demi (9,5)% de la onzième à la vingtième année, et
- Onze virgule huit (11,8)% de la vingt et unième année à la fin de la Période de Concession, avec un minimum de trois cent (300.000.000) millions de francs CFA par an. Ce minimum sera calculé au prorata du nombre de jours exploités par le Concessionnaire la première et la dernière année de la Période de Concession.

Le chiffre d'affaires s'entend comme l'ensemble des recettes d'exploitation, à l'exception des produits financiers et des produits exceptionnels. Le chiffre d'affaires est réputé être celui publié après approbation des comptes du Concessionnaire par ses commissaires aux comptes.

62.3. Pour la première année d'exploitation, le versement de la Redevance de Concession est effectué tous les trimestres à termes échus sur la base du chiffre d'affaires du trimestre précédent déclaré par le Concessionnaire qui disposera d'un délai de soixante (60) jours suivant la fin d'un trimestre pour procéder au règlement.

Après l'approbation des commissaires aux comptes, l'écart éventuel entre la Redevance de Concession due et la Redevance de Concession perçue fait l'objet d'une régularisation par le Concessionnaire. Cette régularisation prend la forme d'un versement complémentaire ou d'une déduction sur la Redevance de Concession à verser le trimestre suivant après l'approbation des comptes.

62.4. Pour les exercices suivants, la Redevance de Concession est calculée également trimestriellement par référence au chiffre d'affaires effectif du même trimestre de l'année précédente.

62.5. Le versement de la Redevance de Concession par le Concessionnaire ne donne lieu à l'établissement d'aucune taxe ou impôt quels que soient l'appellation, la destination ou le bénéficiaire. Dans l'hypothèse de la création d'un tel impôt ou d'une telle taxe, l'impôt ou la taxe créé(e) demeure intégralement à la charge de l'Etat congolais.

62.6. Révision de la Redevance de Concession

L'augmentation annuelle du minimum à verser au titre de la redevance domaniale définie au paragraphe 62.2 est limitée au taux d'inflation (l'indice des prix à la consommation) tel qu'il est publié par la BEAC.

Si le Concessionnaire bénéficie des avantages de la Charte des investissements au travers d'une Convention d'établissement et qu'il est exonéré de l'impôt sur les sociétés, le Concessionnaire doit convenir avec le BCS de l'utilisation des ressources financières ainsi dégagées afin que celles-ci bénéficient équitablement aux deux Parties.

Article 63 : Contribution au budget du BCS

La contribution forfaitaire annuelle du Concessionnaire au budget du BCS est fixée à quatre cent millions (400.000.000) de francs CFA. Le paiement de cette contribution constitue une Obligation Principale pour le Concessionnaire

Pour la première année, un premier versement de quinze (15) millions de francs CFA aura lieu dans les trente (30) jours qui suivent la publication du décret ratifiant la Convention de Concession et de l'arrêté portant agrément du Concessionnaire. Un second versement de quinze (15) millions de francs CFA aura lieu dans les soixante (60) jours qui suivent la Date de Début des Activités. Un troisième versement de soixante (60) millions de francs CFA interviendra dans les trente (30) jours suivant la fin du premier trimestre à compter de la Date de Début des Activités. Le solde sera versé dans les trente (30) jours suivants la fin du second trimestre à compter de la Date de Début des Activités à condition que la Convention de Concession n'ait pas été rendue caduque en raison d'un manquement du Concédant et/ou de son Représentant à ses Obligations.

Les versements pour les années suivantes débuteront à partir de la date du premier anniversaire de la Date de Début des Activités et s'effectueront chaque année de la Période de Concession dans les soixante (60) jours suivant cette date.

L'évolution de la contribution au budget du BCS,

autorisée une fois par an, est limitée au taux d'inflation annuel (l'indice des prix à la consommation) tel qu'il est publié par la BEAC.

Article 64 : Opérations en devises

Les redevances dues au Concessionnaire par les compagnies aériennes étrangères et les exploitants et propriétaires étrangers d'aéronefs non représentés en République du Congo et utilisant les installations et Services Concédés, peuvent être payées en devises.

Article 65 : Dispositions financières particulières

65.1 Disposition particulières pour l'Aéroport d'Ollombo

Pour l'Aéroport d'Ollombo, dans le cas où les dépenses excèdent les recettes, le différentiel entre les dépenses et les recettes supporté par le Concessionnaire ne pourra excéder six cent millions (600 000 000) de francs CFA par an.
Au-delà de cette somme, les dépenses supplémentaires sont à la charge du Concédant. Le Représentant du Concédant doit être alerté dès qu'il y a une tendance prévisionnelle de dépassement des recettes par les dépenses au-delà de six cent millions (600 000 000) de francs CFA. Le Concessionnaire fournira les documents comptables pertinents.

Le Concessionnaire et le Représentant du Concédant devront se mettre d'accord sur le processus de remboursement qui pourra passer par une déduction des dépenses supplémentaires de la Redevance de Concession.

65.2. Rémunération due au consultant du Concédant

Conformément aux dispositions du dossier d'appel d'offres mentionné dans le préambule de la Convention, le Concessionnaire rémunère le bureau d'études Lufthansa Consulting, qui est le consultant du Concédant, pour les services fournis dans la mise en place de la Concession. Le montant dû s'élève à deux cent millions (200.000.000) de francs CFA. La facture correspondant à cette rémunération sera envoyée au Concessionnaire à la Date de Signature de la Convention. Le règlement de cette dernière sera effectué en deux paiements de cent millions (100.000.000) de francs CFA chacun: le premier paiement de cent millions (100.000.000) de francs CFA sera effectué au plus tard le 1er mai 2010 et le deuxième paiement de cent millions (100.000.000) de francs CFA sera effectué au plus tard le 1er juillet 2010.

Titre IV : Expiration de la Durée de Concession

Chapitre 1 : Renouvellement et prolongation de la Concession

Article 66 : Traitement d'une demande de renouvellement

Le Concessionnaire doit notifier au Représentant du Concédant son éventuelle demande de renouvellement ou prolongation de la Concession dans un délai de trente-six (36) mois avant le terme de la Période de Concession. L'accord de renouvellement ou prolongation doit intervenir au moins vingt-quatre (24) mois avant ledit terme pour une nouvelle période et aux conditions qui seront précisées dans l'acte de renouvellement ou prolongation - étant étendu que chaque Partie s'oblige, en tant que de besoin, à faire tous les efforts nécessaires afin de discuter et finaliser de bonne foi les conditions du renouvellement, si le Concessionnaire en fait la demande.

Si la prolongation ou le renouvellement n'est pas signé dans ce délai, le Concédant pourra faire attribuer la gestion des Aéroports à une entité publique ou privée à la fin de la Période de Concession.

Chapitre 2 : Fin de la Concession

Section 1 : Cas particulier du Retrait ou Suspension de la Convention par Résiliation

Article 67 : Résiliation par le Concédant pour faute du Concessionnaire

Si le Concessionnaire ne présente pas les corrections ou améliorations nécessaires et demandées par le Concédant pour rectifier les manquements prévus ci-dessous dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours après notification écrite du Représentant du Concédant au Concessionnaire de sa mise en demeure, le Concédant pourra, après utilisation et respect de la procédure de règlement des différends (Article 84) aboutissant à la validation de la position du Concédant, prononcer le retrait définitif ou la suspension de la Convention.

Les cas de manquement du Concessionnaire pouvant donner lieu à une résiliation unilatérale de la Convention par le Concédant sont les suivants :

- Non-paiement de la Redevance de Concession telle que définie à l'Article 62, dans un délai supplémentaire au délai initialement prévu de soixante (60) jours à compter de la notification écrite du Représentant du Concédant au Concessionnaire ou au terme de la période que le Concédant aura fixé si celle-ci est plus longue ;

- Liquidation judiciaire ou inactivité constatée du Concessionnaire. L'inactivité devra, pour pouvoir motiver la résiliation de la Convention de Concession, avoir été : (i) exclusivement imputable au Concessionnaire, (ii) d'une durée minimale de trois (3) mois et (iii) judiciairement constatée ;

- Non-conformité aux Obligations Principales, après application de tout le processus prévu à l'Article 78, à l'exception de l'obligation de paiement de la Redevance de Concession pour laquelle les délais de traitement sont différents ;

- Subrogation complète des droits du Concessionnaire sans accord préalable écrit du Représentant du

Concédant ;

- Non respect des obligations du Concessionnaire concernant la stabilité du capital telle qu'elle est définie à l'Article 91 ;

- Défaut d'accord de bonne foi entre les Parties imputable au Concessionnaire quant à la restauration de l'Equilibre Economique de la Concession dans les soixante (60) jours suivant la demande écrite de concertation par le Représentant du Concédant indiquant que cet Equilibre Economique se trouve remis en cause et après avoir épuisé toutes les solutions prévues par la présente Convention, tel que précisé à l'Article 75.

Ces dispositions s'appliquent à l'exception des cas précisés à l'Article 88 concernant les cas de force majeure et circonstances exceptionnelles.

En cas de résiliation unilatérale par le Concédant pour l'un des six motifs listés ci-dessus, le Concessionnaire doit verser au Concédant une compensation financière égale à vingt-cinq (25)% de l'EBE moyen réalisé par le Concessionnaire au cours des trois (3) derniers exercices comptables. Les pénalités qui auraient été perçues par le Concédant pour la non-exécution des Obligations Principales et des Autres Obligations du Concessionnaire conformément à l'Article 78 sont intégralement comprises dans cette compensation financière.

Il est toutefois convenu que, dans les cas de résiliation unilatérale par le Concédant objet du présent article, si des emprunts demeurent à rembourser, le Concédant prend à sa charge toutes les obligations de remboursement émanant des emprunts régulièrement contractés par le Concessionnaire et approuvés par le Concédant pour la réalisation ou le financement des biens incorporés au Périmètre de la Concession. .

Article 68 : Résiliation par le Concessionnaire pour faute du Concédant

Si le Représentant du Concédant ne présente pas les corrections ou améliorations nécessaires et demandées par le Concessionnaire pour rectifier les manquements prévus ci-dessous, le Concessionnaire pourra, après utilisation et respect de la procédure de règlement des différends (Article 84) aboutissant à la validation de la position du Concessionnaire, prononcer le retrait définitif ou la suspension de la Convention.

Le Concessionnaire peut résilier la présente Convention de Concession dans les cas suivants

- Non-conformité grave et/ou répétée du Concédant et/ou ses préposés aux obligations de la Convention de Concession, après notification écrite du Concessionnaire au Représentant du Concédant de sa mise en demeure restée infructueuse pendant quatre-vingt-dix (90) jours ;

- Tout acte ou omission par le Concédant et/ou ses préposés qui a pour effet d'empêcher l'exécution régulière et efficace de la Convention de Concession et qui entraîne des effets négatifs sur les droits du Concessionnaire, après notification écrite du Concessionnaire au Représentant du Concédant de sa mise en demeure restée infructueuse pendant quatre-vingt-dix (90) jours ;

- Défaut d'accord de bonne foi entre les Parties imputable au Concédant quant à la restauration de l'Equilibre Economique de la Concession dans les soixante (60) jours suivant la demande écrite de concertation par le Concessionnaire indiquant que cet Equilibre Economique se trouve remis en cause et après avoir épuisé toutes les solutions prévues par la présente Convention, tel que précisé à l'Article 75 ;

- Défaut de résolution par le Concédant quant aux Circonstances exceptionnelles visées à l'Article 88 - paragraphe 88.2 de la Convention, après mise en demeure du Concédant dûment notifiée par le Concessionnaire restée infructueuse pendant soixante (60) jours, et après avoir épuisé toutes les solutions prévues par l'Article 84 de la présente Convention.

Ces dispositions s'appliquent sans préjudice de l'Article 88 - paragraphe 88.1 concernant les cas de force majeure.

En cas de résiliation unilatérale par le Concessionnaire pour l'un des quatre motifs listés ci-dessus:

- Le Concédant reprend à sa charge toutes les obligations de remboursement émanant des emprunts régulièrement contractés par le Concessionnaire et approuvés par le Représentant du Concédant pour la réalisation ou le financement des Biens incorporés au Périmètre de la Concession ;

- Le Concessionnaire a droit à une compensation financière égale à vingt-cinq (25)% de l'EBE réalisé au cours de la dernière année comptable, ainsi qu'à une indemnité pour perte d'exploitation et de profit égale à une fois et demie (1,5 fois) l'EBE moyen réalisé par le Concessionnaire au cours des trois (3) derniers exercices comptables..

Article 69 : Autres cas de résiliation

69.1. Résiliation par consentement mutuel

La Convention de Concession peut être résiliée avant sa date d'expiration par consentement mutuel, à condition que cette résiliation n'entraîne pas d'effets négatifs ni pour le Concédant ni pour le Concessionnaire et que les Services Concédés ne soient pas interrompus.

Les termes et conditions de cette résiliation seront à préciser et feront l'objet d'un document dûment signé par les Parties.

La résiliation par consentement mutuel n'implique nullement l'abandon de leurs droits et obligations par les Parties.

69.2. Résiliation par force majeure prolongée

Si un cas de force majeure dûment notifié conformément aux dispositions de l'Article 88 dure pendant au moins trois (3) mois de manière continue à compter de sa date de notification, la résiliation de la Convention peut être prononcée de façon unilatérale par la Partie affectée après utilisation et respect de la procédure de règlement des différends (Article 84).
La résiliation pour cas de force majeure prolongée donnera droit aux mêmes compensations financières qu'une résiliation prononcée en vertu de l'Article 68, à l'exception du versement de l'indemnité pour perte d'exploitation et de profit.

69.3. Rachat de la Concession

En cas de décision de rachat de la Concession ou de résiliation unilatérale de la Convention avant son terme par le Concédant en dehors des cas précités, le Concessionnaire sera dédommagé de la perte de revenu estimé et précisé en Annexe 8. Ce dédommagement sera au minimum de 2,25 fois l'EBE moyen des trois (3) dernières années.

Section 2 : Dispositions applicables à la Fin de la Concession

Article 70 : Transfert de l'occupation du Périmètre de la Concession

Au terme de la Convention de Concession éventuellement renouvelée, le droit de concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer les Aéroports est transféré au Concédant ; l'occupation du Périmètre de la Concession est également transférée automatiquement au Concédant sans frais pour le Concessionnaire, notamment droits d'enregistrement, droit de timbre ou taxe.

Article 71 : Recours à expertise

A l'expiration de la Convention de Concession pour quelque cause que ce soit et à la requête de l'une ou l'autre des Parties, un expert peut être désigné d'un commun accord pour établir les inventaires, régler les dépenses arriérées, gérer et arrêter les fonds de réserve et, d'une manière générale, procéder à tous actes d'administration propres à faciliter le règlement des comptes de la Convention de Concession.

Article 72 : Sort des biens en Fin de Convention

A l'expiration de la Convention de Concession pour quelque cause que ce soit, le sort des biens est défini ci-dessous

72.1. Sort des biens de retour

Lorsque la Convention arrive à expiration, les biens de retour tels que visés à l'Article 4 font retour gratuitement au Concédant, dans un état normal d'entretien et d'usure correspondant à l'âge du bien et à une utilisation normale.

Le Concessionnaire ne pourra revendiquer, au terme de la Convention pour quelque motif que ce soit, la propriété desdits biens ni aucune indemnisation.

72.2. Sort des biens de reprise

Le Concédant, afin d'assurer la continuité des Services Concédés, peut reprendre des biens de reprise tels que visés à l'Article 4 s'il estime qu'ils sont utiles à la poursuite des activités. Une indemnité de reprise est alors versée au Concessionnaire par le Concédant en fonction de la valeur nette comptable de ces biens et des éventuels frais de transfert (notamment fiscaux). Les Parties peuvent conclure pour ce faire une convention de reprise.

72.3. Sort des biens propres

Les biens propres tels que visés à l'Article 4 restent la propriété du Concessionnaire à la Fin de la Convention.

Ils n'ouvrent a priori droit à aucune indemnisation du Concessionnaire ; toutefois, le Concédant peut reprendre, en accord avec le Concessionnaire, certains de ces biens à une valeur de reprise négociée librement entre les Parties. Les Parties peuvent conclure pour ce faire une convention de reprise.

72.4. Sort des stocks

Le Concédant ou le nouvel exploitant reprend à titre gratuit au Concessionnaire les stocks comptabilisés au jour de cessation de l'activité à l'exploitation des Services Concédés.

Article 73 : Règles de transition à l'expiration de la Convention

Si, à l'expiration de la Convention de Concession pour quelque cause que ce soit, aucun nouveau concessionnaire n'est désigné, le Concédant prendra à sa charge l'ensemble des conséquences financières liées à l'interruption et/ou à la résiliation des contrats clients/fournisseurs en cours.

Le Concédant fera ses meilleurs efforts pour reprendre, ou pour faire reprendre par un nouvel exploitant, l'ensemble du personnel lié au Concessionnaire par un contrat de travail et affecté à l'exploitation des Services Concédés. Il fera son affaire de la poursuite desdits contrats avec les droits et obligations qui y sont attachés. En tout état de cause, le Concessionnaire se dégage de toute responsabilité concernant la non reprise du personnel par le Concédant.

Article 74 : Reprise des engagements juridiques du Concessionnaire à la Fin de la Convention

A l'expiration de la Convention de Concession pour quelque cause que ce soit, le Concédant est subrogé au Concessionnaire dans ses droits, notamment les sous-traitances, les locations, les marchés, les conventions, les engagements, les autorisations et les

permissions de toute nature, qui auraient été conclus par le Concessionnaire et suivant le cas, approuvés ou pas, par le Représentant du Concédant. Le Concédant perçoit tous les revenus et produits de ladite Convention de Concession après la date effective de fin de Convention. Toutefois, le Concessionnaire s'acquitte de toutes les charges et perçoit tous les produits et Redevances Aéroportuaires dont le fait générateur est antérieur à la date de fin de la Convention.

Le Concédant pourra procéder à la résiliation à ses frais et risques des contrats et engagements que le Concessionnaire aura passés, pour son compte, avec des tiers. Le Concessionnaire, dès lors, ne saurait supporter les conséquences de ces éventuelles résiliations, modifications ou adaptations des contrats décidées par le Concédant.

Titre V ; Clauses diverses et Dispositions pratiques

Article 75 : Révision de la Convention de Concession pour remise en cause de l'Equilibre Economique de la Concession

75.1. La Convention peut être révisée à la demande de l'une ou l'autre des Parties en cas de survenance de tout événement imprévisible, y compris en cas de circonstances exceptionnelles visées à l'Article 88 - paragraphe 88.2, de nature à bouleverser l'Equilibre Economique de la Concession.

75..2. Toute demande de révision émanant de l'une ou l'autre des Parties doit être dûment notifiée à l'autre Partie selon les règles prévues à l'Article 87.
Les Parties devront alors se concerter dans les trente (30) jours ouvrés suivant la notification de façon à arrêter d'un commun accord la compensation à apporter, soit par un ajustement des tarifs des Redevances Aéroportuaires réglementées, soit par une adaptation des caractéristiques de la Concession, de façon à rétablir l'Equilibre Economique de la Concession.
Toutes les modifications apportées à la Convention sont formalisées dans un avenant.

75.3. A défaut d'accord de bonne foi entre les Parties quant à la restauration de l'Equilibre Economique de la Concession dans un délai de soixante (60) jours suivant la notification de la demande de révision, la Partie à l'origine de la demande de révision devra utiliser et respecter la procédure de règlement des différends (Article 84), avant de pouvoir procéder à la résiliation de la Convention (Articles 67 et 68).

Article 76 : Avenant à la Convention de Concession

Chaque Partie peut, en cours de Convention, prendre l'initiative de proposer à l'autre Partie des modifications à la consistance et aux modalités d'exécution des Services Concédés qu'elle estimerait profitables à la Concession. Cette possibilité vaut également en cas de force majeure tel que prévu à l'Article 88.

La mise en oeuvre de ces modifications doit faire l'objet d'un commun accord entre les Parties, formalisé par voie d'avenant signé par les Parties.

Article 77 : Garantie de soumission

Il est d'ores et déjà convenu entre les Parties que la signature de la présente Convention de Concession autorise la mainlevée de la garantie de soumission, selon les termes de ladite garantie.

Article 78 : Pénalités

78.1. Inexécution des Obligations Principales

Le Concessionnaire s'assure que chacune des Obligations Principales soit remplie au cours de la Période de Concession ou de la période spécifiée pour ladite obligation.

En cas d'inexécution d'une des Obligations Principales pour une raison exclusivement imputable au Concessionnaire, le Représentant du Concédant notifie au Concessionnaire par écrit la nature de l'infraction observée en détaillant toutes les irrégularités et manquements constatés. Le Concessionnaire dispose alors de soixante (60) jours pour proposer un programme de correction ou d'amélioration. Les Parties s'entendent ensuite sur un calendrier pour l'exécution de ce programme.

Si le Concessionnaire ne présente pas de programme de correction ou d'amélioration dans le délai de soixante (60) jours susvisé, ou en cas de non respect du calendrier du programme de correction ou d'amélioration convenu entre le Concédant et le Concessionnaire pour une raison exclusivement imputable au Concessionnaire après trente (30) jours, le Concédant est en mesure d'imposer une pénalité d'un montant de dix (10) millions de francs CFA que le Concessionnaire est tenu de payer à la Trésorerie Générale de la République du Congo le premier jour ouvrable de chaque mois pendant toute la durée de l'inexécution de l'obligation. Le montant de la pénalité sera réduit au pro rata de la durée d'inexécution de l'obligation durant le dernier mois donnant lieu au paiement de pénalités. Toutefois, l'application de cette pénalité est limitée à douze (12) mois, et au-delà de ce délai, les dispositions de l'Article 67 s'appliquent.

78.2. Inexécution des Autres Obligations

Le Concessionnaire s'assure que chacune des Autres Obligations soit remplie au cours de la Période de Concession ou de la période spécifiée pour ladite obligation.

En cas d'inexécution d'une des Autres Obligations pour une raison exclusivement imputable au Concessionnaire, le Représentant du Concédant notifiera au Concessionnaire par écrit la nature de l'infraction observée en détaillant tous les irrégularités et manquements constatés. Le Concessionnaire dispose alors de soixante (60) jours pour proposer un

programme de correction ou d'amélioration. Les Parties s'entendent ensuite sur un calendrier pour l'exécution de ce programme.

Si le Concessionnaire ne présente pas de programme de correction ou d'amélioration dans le délai de soixante (60) jours susvisé, ou en cas de non respect du calendrier du programme de correction ou d'amélioration convenu entre le Concédant et le Concessionnaire pour une raison exclusivement imputable au Concessionnaire après trente (30) jours, le Concédant est en mesure d'imposer une pénalité d'un montant de cinq (5) millions de francs CFA que le Concessionnaire est tenu payer à la Trésorerie Générale de la République du Congo le premier jour ouvrable de chaque mois pendant toute la durée de l'inexécution de l'obligation. Le montant de la pénalité sera réduit au pro rata de la durée d'inexécution de l'obligation durant le dernier mois donnant lieu au paiement de pénalités. Toutefois, l'application de cette pénalité est limitée à douze (12) mois.

78.3. Limitation des pénalités

Il est convenu entre les Parties que le montant des toutes pénalités confondues appliquées au Concessionnaire sur les fondements des dispositions de la présente Convention ne pourra pas dépasser trois cent millions (300.000.000) de francs CFA par an et ne dépassera pas en tout état de cause deux milliards (2.000.000.000) de francs CFA pendant toute la Période de Concession.

La grève est un motif d'exonération de déclenchement de pénalités sous réserve des dispositions de l'Article 39 - paragraphe 39.2.

Article 79 : Propriété intellectuelle

Le Concessionnaire déclare avoir les droits d'utilisation nécessaires pour les matériels ou documents faisant l'objet d'un droit de propriété intellectuelle (plans, dessins et autres documents) utilisés par lui ou à son nom dans le cadre des activités liées à la présente Convention de Concession.

Au terme de la Période de Concession éventuellement renouvelée, une cession de licence d'utilisation de ces matériels ou documents est accordée au Concédant, à l'exception des logiciels et de tout autre élément ne pouvant pas faire l'objet d'une telle cession. Ces logiciels et autres éléments seront identifiés par le Concessionnaire dans une liste annexée à la présente Convention. Il est convenu que ladite liste ne sera pas définitive et pourra être complétée pendant la Période de Concession.

Article 80 : Exclusivité

La Concession est consentie au bénéfice du Concessionnaire pour la Période de Concession à titre unique et exclusif. La Période de Concession est définie à l'Article 3 de la présente Convention de Concession

Le Concédant s'engage qu'au cours de la Période de Concession aucune autre infrastructure aéroportuaire desservant des vols internationaux ne soit développée en République du Congo dans un rayon de trois cent (300) kilomètres autour des Aéroports, sauf après avis favorable du Concessionnaire.

Article 81 : Confidentialité

Avant la date de publication au Journal Officiel du décret ratifiant la présente Convention de Concession, toute information concernant tout ou partie de ladite Convention ne peut être communiquée ou mise à la disposition d'un tiers par l'une des Parties qu'après accord préalable et écrit de l'autre Partie.

Article 82 : Contradictions entre la Convention de Concession et ses Annexes

Les Annexes sont des documents contractuels au même titre que la présente Convention de Concession. En cas de contradiction entre ces documents, la Convention de Concession prévaudra sur les Annexes.

En cas de contradiction entre les différentes Annexes, l'ordre de préséance est celui indiqué à l'Article 93.

Article 83 : Frais et débours

Tous les frais et débours payés au(x) notaire(s) et autres auxiliaires liés à l'enregistrement officiel de la présente Convention de Concession sont à la charge du Concessionnaire.

Tous les frais et débours liés à la mise en oeuvre de la présente Convention de Concession sont à charge du Concessionnaire.

Tous les frais et débours liés à la fin ou à la résiliation par consentement mutuel de la présente Convention de Concession sont partagés à part égale entre les Parties. En cas de résiliation unilatérale, ces frais et débours sont à charge de la Partie fautive.

La présente Convention de Concession et ses Annexes sont enregistrées au droit fixe. Elle ne donne lieu à aucun paiement lié à l'enregistrement au droit proportionnel sur le montant des redevances versées par le Concessionnaire.

Article 84 : Règlement des différends et litiges - Arbitrage

84.1. Tout différend ou litige relatif à l'application ou à l'interprétation de toute disposition de la présente Convention doit être soumis à une procédure de conciliation préalable obligatoire, sauf accord des Parties pour mettre en oeuvre directement la phase d'arbitrage.

La procédure de conciliation préalable est diligentée par trois (3) conciliateurs désignés ainsi qu'il suit dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande de conciliation notifiée par l'une des Parties:

- un (1) conciliateur est désigné par chacune des Parties ;
- un (1) troisième conciliateur est désigné en accord entre les Parties, ou à défaut par les conciliateurs désignés.

Si quinze (15) jours après la notification de la demande de conciliation, l'une des Parties ou les deux Parties n'ont pas désigné leur conciliateur, ou si le conciliateur commun n'a pas été désigné, ceux-ci (ou celui-ci) sont désignés par le Président de la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA) de l'OHADA.

Les conciliateurs procèdent à l'examen du différend ou litige en qualité d'amiables compositeurs. Ils ne sont liés par aucune règle de procédure. Ils sont habilités à procéder à toutes investigations sur pièces ou sur place.
Les délibérations des conciliateurs aboutissent à la formulation d'un avis toujours motivé, qui est signifié aux Parties dans les trente (30) jours de la nomination du premier conciliateur. Si l'avis des conciliateurs n'est pas unanime, il reproduit la position de chacun des conciliateurs, et les Parties doivent trouver une solution amiable de règlement.

84.2. Si dans un délai de quinze (15) jours à compter de l'émission de l'avis des conciliateurs, aucune solution amiable n'est trouvée au différend ou litige, la mission des conciliateurs prend fin et le différend ou litiges doit être tranché définitivement suivant le Règlement de conciliation et d'arbitrage de la CCJA de l'OHADA par plusieurs arbitres nommés conformément à ce Règlement.

Les arbitres agissent en qualité d'amiables compositeurs, et en dernier ressort.
Le siège de l'arbitrage est situé au siège de la CCJA, la langue de l'arbitrage étant le français. La sentence arbitrale est définitive et obligatoire pour les Parties.

L'Etat congolais renonce à se prévaloir de toute immunité de juridiction et d'exécution, et s'engage à ne pas faire obstacle à la compétence de la juridiction arbitrale ni à l'exécution de la sentence arbitrale en République du Congo.

84.3. Les différends et litiges entre le Concessionnaire et les tiers liés à l'exploitation de la Concession ne relèvent que des tribunaux judiciaires ou arbitraux compétents.

Article 85 : L'intégralité de la Convention de Concession

Les Parties conviennent que la présente Convention et ses Annexes contiennent l'intégralité des fondements contractuels des droits et obligations de chacune des Parties et se substituent à tout traité, concession, acte, protocole d'accord, accord d'interprétation écrit ou oral et lettres antérieurs à la Date de Signature de la présente Convention.

Article 86 : Election de domicile

Les Parties élisent domicile aux adresses dont les coordonnées sont

Pour le Concédant :

Ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande
B.P. : 2148
Brazzaville
République du Congo.

Pour le Concessionnaire

AERCO
Aéroports de la République du Congo
Siège social : Aéroport de Maya-Maya
BP 1851
Brazzaville RC Brazzaville CG/BZV/09B1179

Toute modification de domicile n'est opposable aux Parties que sept (7) jours après la date de réception de la notification.

Article 87 : Notification

Toute notification ou injonction au titre de la Convention doit être faite au domicile élu par lettre recommandée avec accusé de réception, ou par lettre avec remise à partie contre récépissé ou par porteur contre visa de cahier de transmission.

Les notifications ou injonctions sont valablement effectuées au domicile indiqué à l'article précédent.

Article 88 : Force majeure et Circonstances exceptionnelles

88.1. Force majeure

On entend par force majeure un événement imprévisible, insurmontable, irrésistible, et dont la réalisation est extérieure à la Partie concernée, notamment les intempéries, les tremblements de terre, les séismes, les tempêtes, les inondations, les ouragans, la foudre, les incendies importants ou les explosions et toute autre catastrophe ainsi que les épidémies.

La Partie se trouvant ainsi dans l'impossibilité de remplir ses obligations découlant de la Convention doit le notifier à l'autre Partie conformément à l'Article 87, ou par courrier remis par messager ou porteur privé en cas de troubles concernant le fonctionnement de la poste publique.

Lorsque l'une des Parties en présence est dans l'impossibilité d'exécuter les obligations à sa charge au titre de la Convention suite à un cas de force majeure, celle-ci ne saurait être rendue responsable de cette inexécution.
La Partie qui constate son incapacité à respecter ses obligations s'engage à demander l'exonération de sa responsabilité à l'autre Partie. Lorsque le motif de désengagement de la responsabilité cesse, elle informe l'autre Partie qu'elle remplira à nouveau ses engagements.

Un motif d'exonération de responsabilité au titre du

présent article exempte la Partie défaillante du paiement de dommages intérêts, pénalités et autres sanctions contractuelles aussi longtemps et pour autant que ce motif subsiste.

En outre, il suspend le délai d'exécution de l'obligation pendant une période raisonnable, excluant par là même le droit éventuel de l'autre Partie de résilier la Convention. Pour la détermination de ce qui peut être considéré comme une période raisonnable, sera prise en compte l'aptitude de la Partie défaillante à reprendre son exécution malgré les délais. En attendant l'exécution de ses obligations par la Partie défaillante, l'autre Partie peut suspendre l'exécution de ses propres obligations.

Si un cas de force majeure dûment notifié dure pendant au moins trois (3) mois de manière continue à compter de sa date de notification, la résiliation de la Convention peut être prononcée par la Partie affectée conformément aux dispositions de l'Article 69 - paragraphe 69.2.

88.2 Circonstances exceptionnelles :

88.2.1 : Définition :

Une "Circonstance exceptionnelle" s'entend de l'un(e) quelconque des événements ou circonstances suivant(e)s:

- Toute injonction administrative ou judiciaire de suspendre ou d'interrompre toute fourniture des Services Concédés, incluant les travaux prévus dans le Programme d'Investissement, pour une cause non imputable au Concessionnaire ;
- Tout retard excessif dans l'obtention ou le renouvellement des autorisations administratives (ou retrait ou annulation ou suspension d'autorisations administratives) devant être délivrées pour la fourniture des Services Concédés ou pour l'exécution des travaux prévus dans le Programme d'Investissement, conformément aux délais prévus dans le Programme d'Investissement, dès lors que le retard (ou le retrait ou l'annulation) n'est pas imputable à une faute du Concessionnaire ;
- Tout autre risque de nature administrative, incluant le "zèle administratif' ayant pour effet de retarder ou de rendre impossible l'exécution de toute obligation par le Concessionnaire au titre de la Convention ;
- Toute faute ou inexécution du Concédant ayant pour conséquence d'empêcher le Concessionnaire d'exercer ses droits ou de rendre impossible l'exécution de toute obligation du Concessionnaire ;
- Tout fait de guerre, conflit armé, révolution, guerre civile ou soulèvement, émeute, hostilité (déclarée ou non), incident diplomatique, acte de terrorisme, attentat et embargo impliquant la République du Congo ainsi que tout mouvement de grève générale et toute grève autre que celle du personnel du Concédant ou du Concessionnaire.

88.2.2: Effets:

Toute Circonstance exceptionnelle, dès lors qu'elle est dûment notifiée dans les conditions de l'Article 87 à la date où le Concessionnaire prend connaissance de l'événement ou aurait dû prendre connaissance de l'événement, a pour conséquences :

- D'excuser l'inexécution par le Concessionnaire de toute obligation dont l'exécution est rendue impossible par la Circonstance exceptionnelle;
- De suspendre tout délai visé dans la Convention relatif aux obligations du Concessionnaire dont l'exécution est rendue impossible par la Circonstance exceptionnelle et de proroger de la même durée les délais correspondants visés dans le Programme d'Investissement ;
- De débuter les négociations dans les dix (10) jours ouvrés suivant la notification du Représentant du Concédant par le Concessionnaire sur les conditions de la résolution par le Concédant des Circonstances exceptionnelles.

Dans le cas de Circonstances exceptionnelles et notamment en cas de faits de guerre, d'attentats ou de terrorisme tels que décrits ci-avant, et de circonstances non assurables, le Concédant s'engage à prendre intégralement en charge tous les coûts afférant aux travaux de reconstruction ou de réhabilitation des Aéroports qui résulteraient d'une dégradation ou d'une destruction partielle ou complète des Aéroports, ainsi que la prise en charge des emprunts contractés par le Concessionnaire.

Article 89 : Mode de calcul des délais

Le mode de calcul des délais court à partir du jour suivant la date de l'acte ou de l'événement retenu comme point de départ pour la computation de ces délais ; lorsque le dernier jour du délai n'est pas un jour ouvrable, le délai expire à la fin du premier jour ouvrable suivant le dernier jour du délai.

Article 90 : Langue

La version officielle de la présente Convention de Concession et de toutes ses Annexes est en langue française. En cas de conflit entre la version française officielle et toute autre version, la première prévaudra.

Les documents, communications, notifications, lettres et correspondances entre les Parties signataires de la présente Convention seront en langue française.

Article 91 : Stabilité du capital

L'Investisseur Stratégique de la Société Concessionnaire peut :

(i) céder librement, dans le respect des statuts et des dispositions de l'OHADA relatif aux sociétés commerciales, sur simple information du Concédant, une partie de sa part au capital de la Société Concessionnaire dans la mesure où il conserve un minimum de cinquante et un (51)% dudit capital et où il s'est assuré de la respectabilité et de la bonne réputation du (des) acheteur(s) ; .
(ii) céder une partie de sa part au capital de la Société

Concessionnaire en dessous de cinquante et un (51)% dudit capital, après approbation expresse et notification du Représentant du Concédant.

Chaque actionnaire peut rapatrier les capitaux investis et les dividendes liés à l'exploitation des Aéroports dans le respect des normes législatives et réglementaires en vigueur en République du Congo.

Article 92 : Entrée en vigueur de la Convention de Concession

La présente Convention entre en vigueur à compter de la date de sa signature par les Parties.

Article 93 : Listes des Annexes

Les Annexes à la présente Convention de Concession sont :

- Annexe 1 - Périmètre de la Concession
- Annexe 2 - Liste des biens de retour de la Concession (à la Date de Signature)
- Annexe 3* - Etat des lieux (Biens de retour et conclusions finales de l'audit environnemental)*
- Annexe 4* - Liste des obligations commerciales et contrats repris par le Concessionnaire*
- Annexe 5 - Programme d'investissements du Concessionnaire
- Annexe 6 - Programme d'investissements de l'Etat congolais
- Annexe 7 - Offre de l'Investisseur Stratégique (inclus - Business Plan du Concessionnaire sur la totalité de la Période de Concession et Manuel Préliminaire des Programmes Généraux de Maintenance
- Annexe 8* - Schémas directeurs des Aéroports approuvés par les autorités compétentes du Concédant*
- Annexe 9* - Standards de performance et indicateurs*
- Annexe 10* - Procès-verbal constatant la Date de Début des Activités*

*Seront fournies après la Date de Signature de la Convention et avant la Date de Début des Activités.

Fait à Brazzaville, le 14 Décembre 2009, en quatre (04) exemplaires originaux.

Pour la République du Congo

Ministre Délégué, Délégué Général
des Grands Travaux,

Jean Jacques BOUYA

Ministre des Finances, du Budget et
du Portefeuille Public,

Gilbert ONDONGO

Ministre d'Etat, coordonnateur du pôle
des infrastructures de base,
ministre des transports, de l'aviation civile
et de la marine marchande

Isidore MVOUBA

Pour le Concessionnaire

Le Président Directeur Général d'AERCO

AERCO
Aéroports de la République du Congo
Siège social : Aéroport de Maya-Maya
BP 1851 Brazzaville
RC Brazzaville CG/BZV/09B1179

M. Christian Rognone

Annexe 1 :

Périmètre de la Concession

Sommaire

1. Introduction
2. Aéroport de Brazzaville
3. Aéroport de Pointe-Noire
4. Aéroport d'Ollombo

1. Introduction

L'Annexe 1 décrit l'emprise foncière de la concession pour les aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo. Cette emprise est indiquée par un trait jaune sur les orthophotos des sites. En outre, une liste de coordonnées géographiques accompagne chacune des photos et situent la position exacte du trait jaune.

Ces terrains font tous partie du domaine public de l'Etat de la République du Congo. La propriété de ces terrains par le concédant sera attestée par les autorités compétentes au moyen de documents qui seront joints dans cette annexe 1.

Pour les aéroports de Brazzaville et Pointe-Noire, des zones supplémentaires sont actuellement en cours d'expropriation ou devraient l'être. Une fois que ces zones seront effectivement expropriées (procédure administrative achevée) et qu'elles seront complètement déguerpies, elles seront incorporées au Périmètre de la Concession.

Zones occupées par l'ASECNA
Les zones sur lesquelles se trouvent actuellement ou se trouveront à l'avenir des installations exploitées par l'ASECNA sont, de manière générale, exclues du Périmètre de la concession. La délimitation exacte de ces zones fera l'objet d'un bornage contradictoire entre le Concessionnaire et l'ASECNA. C'est pourquoi

le trait jaune n'indique pas ces zones.

2. Aéroport de Brazzaville

L'emprise foncière de la concession à l'aéroport de Brazzaville comprend trois zones distinctes désignées par les lettres A, B et C.

Les limites de la zone A sont spécifiées par les points du tableau I
Les limites de la zone B sont spécifiées par les points du tableau Il
Les limites de la Zone C sont spécifiées par les points du tableau III

Les coordonnées des points sont exprimées en système géographique UTM (Universal Transverse Mercator).

Nouvelle représentation de l'ASECNA :

Une surface de 150 X 250 m située au sud-ouest du garage actuel est réservée pour la nouvelle représentation de l'ASECNA. Cette zone est indiquée sur l'orthophoto par un trait bleu. La délimitation exacte de ces zones fera l'objet d'un bornage contradictoire entre le Concessionnaire et l'ASECNA. Au moment du transfert vers la nouvelle représentation, le terrain occupé par la représentation actuelle sera automatiquement réintégré au domaine concédé.

« Orthophoto de l'aéroport de Brazzaville »

Aéroport de Brazzaville Maya-Maya
Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Tableau I - Coordonnées UTM de la Zone A

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
1	528 591	9 532 120
2	528 730	9 532 260
3	528 900	9 532 340
4	528 911	9 532 280
5	528 981	9 532 270
6	528 970	9 532 340
7	529 151	9 532 280
8	529 070	9 532 170
9	529 220	9 532 140
10	529 350	9 532 100
11	529 411	9 532 010
12	529 390	9 531 890
13	529 240	9 531 751
14	529 290	9 531 690
15	529 390	9 531 740
16	529 481	9 531 750
17	529 760	9 531 605
18	529 780	9 531 450
19	529 801	9 531 301
20	529 811	9 531 160
21	529 801	9 531 041
22	529 797	9 530 891
23	529 760	9 530 893
24	529 730	9 530 856
25	529 667	9 530 814
26	529 619	9 530 798
27	529 554	9 530 808
28	529 510	9 530 821
29	529 390	9 530 521
30	529 451	9 530 490
31	529 461	9 530 520
32	529 618	9 530 428
33	529 582	9 530 410
34	529 563	9 530 415
35	529 530	9 530 405
36	529 512	9 530 379
37	529 515	9 530 348
38	529 480	9 530 312

Aéroport de Brazzaville Maya-Maya
Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Zone A (suite)

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
39	529 442	9 530 280
40	529 402	9 530 249
41	529 361	9 530 220
42	529 319	9 530 192
43	529 275	9 530 166
44	529 230	9 530 141
45	529 185	9 530 116
46	529 141	9 530 090
47	529 098	9 530 063
48	529 058	9 530 033
49	529 020	9 530 001
50	528 983	9 529 967
51	528 946	9 529 934
52	528 908	9 529 901
53	528 875	9 529 863
54	528 848	9 529 818
55	528 817	9 529 778
56	528 784	9 529 740
57	528 749	9 529 705

58	528 713	9 529 669
59	528 676	9 529 636
60	528 638	9 529 603
61	528 600	9 529 571
62	528 561	9 529 539
63	528 523	9 529 507
64	528 484	9 529 475
65	528 446	9 529 443
66	528 408	9 529 411
67	528 371	9 529 377
68	528 347	9 529 351
69	528 337	9 529 352
70	528 328	9 529 349
71	528 318	9 529 342
72	528 312	9 529 334
73	528 308	9 529 323
74	528 309	9 529 309
75	528 304	9 529 302
76	528 273	9 529 262
77	528 244	9 529 219
78	528 214	9 529 178
79	528 200	9 529 163
80	528 181	9 529 171
81	528 160	9 529 145
82	528 159	9 529 129
83	528 160	9 529 119
84	528 145	9 529 105
85	528 106	9 529 073
86	528 068	9 529 041
87	528 030	9 529 009
88	527 987	9 528 974
89	527 975	9 528 989
90	527 904	9 528 960
91	527 920	9 528 922
92	527 441	9 528 731
93	527 491	9 528 601
94	527 401	9 528 571
95	527 431	9 528 480
96	527 330	9 528 441
97	527 241	9 528 420
98	527 131	9 528 430
99	526 960	9 528 500
100	526 771	9 528 611
101	526 651	9 528 680
102	526 581	9 528 820
103	526 540	9 528 991
104	526 640	9 529 191
105	526 810	9 529 460
106	526 960	9 529 720
107	527 041	9 529 841
108	527 290	9 530 031
109	527 401	9 530 120
110	527 471	9 530 190
111	527 500	9 530 321
112	527 641	9 530 140
113	528 600	9 530 950
114	529 081	9 531 351
115	528 811	9 531 830
116	528 700	9 532 030

Aéroport de Brazzaville Maya-Maya
Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Tableau Il - Coordonnées UTM de la Zone B

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
1	528 383	9 529 338
2	528 419	9 529 373
3	528 457	9 529 406
4	528 496	9 529 436
5	528 535	9 529 468
6	528 574	9 529 500
7	528 612	9 529 532
8	528 651	9 529 563
9	528 690	9 529 595
10	528 728	9 529 627
11	528 764	9 529 662
12	528 799	9 529 698
13	528 831	9 529 737
14	528 864	9 529 776
15	528 897	9 529 816
16	528 930	9 529 854
17	528 963	9 529 893
18	528 998	9 529 929
19	529 034	9 529 963
20	528 989	9 529 836
21	528 896	9 529 737
22	528 818	9 529 639
23	528 699	9 529 523
24	528 575	9 529 402
25	528 501	9 529 332
26	528 432	9 529 321

Aéroport de Brazzaville Maya-Maya
Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Tableau III - Coordonnées UTM de la Zone C

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
1	529 127	9 530 037
2	529 179	9 530 070
3	529 242	9 530 106
4	529 297	9 530 137
5	529 356	9 530 172
6	529 389	9 530 193
7	529 446	9 530 235
8	529 490	9 530 272
9	529 497	9 530 266
10	529 451	9 530 211
11	529 249	9 530 063

3. Aéroport de Pointe-Noire

L'emprise foncière de la concession à l'aéroport de Pointe-Noire comprend deux zones distinctes désignées par les lettres A et B.
Les limites de la Zone A sont spécifiées par les points du Tableau I
Les limites de la Zone B sont spécifiées par les points du Tableau Il

Les coordonnées des points sont exprimées en système géographique UTM (Universal Transverse Mercator).

Le décret n° 2005-232 daté du 3 mai 2005 indique la plupart des limites de l'emprise foncière. Il comprend des zones qui sont encore en cours d'expropriation. Seules les zones déjà expropriées et déguerpies sont comprises dans le périmètre de la Concession (trait jaune). Les autres zones à exproprier seront incorporées une fois la procédure totalement achevée.

Nouvelle zone ASECNA
Une surface au nord du bloc technique existant de l'ASECNA est réservée pour la construction du nouveau complexe de la tour de contrôle. La délimitation exacte de ces zones fera l'objet d'un bornage contradictoire entre le Concessionnaire et l'ASECNA.

« Orthophoto de l'aéroport de Pointe-Noire »

Aéroport de Pointe-Noire
Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Tableau 1 - Coordonnées UTM de la Zone A

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
1	819 646	9 468 700
2	819 800	9 468 676
3	819 924	9 468 668
4	819 938	9 468 644
5	819 121	9 468 570
6	819 348	9 468 452
7	819 467	9 468 390
8	819 637	9 468 242
9	819 706	9 468 206
10	819 702	9 468 114
11	819 704	9 468 094
12	819 555	9 468 130
13	820 589	9 467 990
14	820 653	9 467 718
15	820 698	9 467 544
16	820 745	9 467 338
17	820 813	9 467 070
18	820 543	9 466 824
19	820 557	9 466 462
20	820 549	9 466 346
21	820 611	9 465 972
22	820 662	9 465 740
23	820 724	9 465 534
24	820 455	9 465 372
25	820 452	9 465 418
26	820 382	9 465 652
27	820 341	9 465 842
28	820 229	9 465 962
29	820 109	9 466 346
30	820 084	9 466 374
31	819 992	9 466 410
32	819 976	9 466 418
33	819 948	9 466 460
34	819 903	9 466 636
35	819 888	9 466 684
36	819 894	9 466 706
37	819 856	9 466 736
38	819 770	9 466 782
39	819 756	9 466 852
40	819 739	9 466 938

Aéroport de Pointe-Noire
Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Zone A (suite)

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
41	819 719	9 466 972
42	819 716	9 466 980
43	819 699	9 467 054
44	819 692	9 467 094
45	819 696	9 467 142
46	819 745	9 467 242
47	819 620	9 467 276
48	819 628	9 467 320
49	819 646	9 467 366
50	819 745	9 467 342
51	819 765	9 467 400
52	819 775	9 467 440
53	819 753	9 467 470
54	819 768	9 467 516
55	819 906	9 467 542

Tableau Il - Coordonnées UTM de la Zone B

Les coordonnées des points de la Zone B seront fournies après la date de signature de la convention et avant la Date de Début des Activités.

4. Aéroport d'Ollombo

L'emprise foncière de la Concession à l'aéroport d'Ollombo comprend une zone. Les limites sont spécifiées par les points du tableau I.

Les coordonnées des points sont exprimées en système géographique UTM (Universal Transverse Mercator).

Zone ASECNA :
L'ASECNA n'est pas encore présente à l'aéroport d'Ollombo, mais il est prévu qu'elle soit responsable de la navigation aérienne dans cet aéroport dans les termes de l'article 2 de la Convention de Dakar, et ce, à partir de 2010. Une surface pour les installations de l'ASECNA devra être définie. La délimitation exacte de ces zones fera l'objet d'un bornage contradictoire entre le Concessionnaire et l'ASECNA.

« Orthophoto de l'aéroport d'Ollombo »

Aéroport d'Ollombo

Coordonnées UTM du périmètre de l'emprise aéroportuaire

Tableau I - Coordonnées

N° du point	Coordonnée X	Coordonnée Y
1	602 097	9 867 101
2	603 624	9 865 949
3	603 471	9 865 769
4	603 275	9 856 538
5	603 065	9 865 242
6	602 890	9 865 012
7	602 714	9 864 831
8	602 357	9 865 077
9	602 136	9 864 748
10	602 320	9 864 512
11	601 669	9 864 002
12	601 541	9 863 885
13	601 153	9 863 457
14	600 989	9 863 263
15	600 913	9 863 142
16	600 873	9 863 039
17	600 650	9 863 178
18	599 631	9 861 675
19	598 162	9 862 660
20	600 744	9 865 890

Annexe 2 :

Liste des biens de retour de la concession

Sommaire

1-Introduction
2-Aéroport de Brazzaville
3-Aéroport de Pointe-Noire
4-Aéroport d'Ollombo

1. Introduction

L'Annexe 2 détaille les biens de retour. Il est important de noter que cette liste des biens de retour évoluera au cours de la concession puisqu'à la fois le concessionnaire et le concédant devront mettre en œuvre leur programme d'investissements respectif. D'autre part, ces programmes pourront eux-mêmes évoluer au cours de la Période de concession.

2. Aéroport de Brazzaville

Conformément à l'Article 4.1 de la Convention, les bâtiments et installations suivants constituent les biens de retour de la concession. Ils sont listés dans le tableau ci-dessous.

Ils sont classés selon deux catégories :
1) Chaussées aéronautiques
2) Bâtiments / Installations

Sur les orthophotos, les éléments de la catégorie 1 sont indiqués par la couleur verte, les éléments de la catégorie 2 par la couleur jaune.

« Orthophoto de l'aéroport de Brazzaville »

L'orthophoto datant de 2007, les bâtiments qui n'y figurent pas ont été ajoutés en couleur grise. La lettre contenue dans le code des bâtiments se réfère à la zone dans laquelle ils se trouvent. Les informations contenues dans la colonne "affectation actuelle" et "observations" décrivent la situation au 5 mai 2009. Les installations existantes exploitées par l'ASECNA ne sont pas comprises dans le périmètre de la Concession et ne sont donc pas reprises.

Catégorie / Installation	**Code**	**Affectation actuelle**	**Observations**
Bâtiment	D 1	Hangar	Ancien hangar avions Air Afrique
Bâtiment	D 2	Technique	Douanes
Bâtiment	D 3	Technique	Centrale électrique, (ancien hangar Air-Afrique)
Bâtiment	D 4	Hangar	Stockage
Bâtiment	D 5	Hangar	Ancien hangar avions Lina Congo
Bâtiment	D 6	Hangar	Traitement fret
Bâtiment	D 7	Hangar	Traitement fret
Bâtiment	D 8	Hangar	Traitement fret
Bâtiment	D 9	Mixte	Traitement et stockage fret, toit dégagé
Bâtiment	D 10	Mixte	Société catering « Le Cambatani »: production, stockage, bureaux
Bâtiment	D 11	Technique	Société catering « Le Cambatani »: centrale électrique, garage, véhicules
Bâtiment	E 1	Administration	Bureau transitaire (Espace Transit Cheick Keita)

Catégorie / Installation	Code	Affectation actuelle	Observations
Bâtiment	E 2	Administration	Bureau transitaire (KEVRO SARL)
Bâtiment	E 3	Administration	Bureau transitaire (KEVRO SARL)
Bâtiment	E 4	Mixte	ANAC service technique de l'aéroport, bureaux escale Trans Air Congo
Bâtiment	E 5	Administration	Bureau transitaire (Air France Cargo)
Bâtiment	E 6	Stockage	Congo Handling / SDV, (sera démoli lors de la reconstruction de l'aire de trafic)
Bâtiment	E 7	Mixte	Aérogare fret (sociétés Congo Handling, SDV, fonctions douaniers)
Bâtiment	E 8	Administration	Bureau transitaire (Inter Transit Services)
Bâtiment	E 9	Administration	Bureau transitaire (CODEM)
Bâtiment	E 10	Administration	Bureau transitaire (Enotrans Hamadi Baba)
Bâtiment	E 11	Administration-	Bureau transitaire (GN Nkembo Transit Services)
Bâtiment	E 12	Poste d'Accès	Passage côté ville / côté piste
Bâtiment	E 13	Administration	Ministère des Eaux et Forêts
Bâtiment	E 14	Mixte	Fonctions douaniers, transitaires
Bâtiment	E 15	Mixte	Commissariat de police
Bâtiment	E 16	Mixte	Aérogare passagers actuelle, (sera démolie lors de la construction de la nouvelle aérogare)
Bâtiment	F 1	Technique	Tour de réfrigération, pour la climatisation de la nouvelle aérogarepassagers
Bâtiment	F 2	Technique	Nouvelle centrale électrique principale, en voie d'achèvement
Bâtiment	G 1	Mixte	Société Congo Handling, Bureaux, Atelier, Garage
Bâtiment	G 2	Mixte	Société SOCOFRAN
Bâtiment	G 3	Mixte	Société SOCOFRAN
Bâtiment	H 1	Stockage	Dépôt société SGE-C
Bâtiment	H 2	Technique	Dépôt société SGE-C
Bâtiment	11	Logement	ANAC
Bâtiment	12	Logement	ANAC
Bâtiment	110	Administration	Douanes
Bâtiment	111	Mixte	Douanes
Bâtiment	112	-	Hors d'usage
Bâtiment	K 1	Technique	Poste de transformation - (déplacé à cause de la construction de la nouvelle aérogare passagers)
Bâtiment	L 1	Administration	Actuellement base vie de société WIETC
Bâtiment	L 2	Administration	Actuellement base vie de société WIETC
Bâtiment	L 3	Logement	Actuellement base vie de société WIETC
Bâtiment	L 4	Logement	Actuellement base vie de société WIETC
Bâtiment	L 5	Logement	Actuellement base vie de société WIETC
Bâtiment	L 6	Mixte	Actuellement base vie de société WIETC (cantine)
Bâtiment	L 7	Mixte	Actuellement base vie de société WIETC
Bâtiment	L 8	-	Ancienne chambre froide (société ONIVEG)

Catégorie / Installation	Code	Affectation actuelle	Observations
Bâtiment	L 9	Mixte	Eglise
Bâtiment	L10	Mixte	Eglise
Bâtiment	L 11	Mixte	Eglise
Bâtiment	L12	Technique	Entreprise d'inspection véhicules
Chaussées aéronautiques	M 1	Piste	Nouvelle piste, QFU 05U23R, 3300m x 45m, 2 raquettes, en voie d'achèvement
Chaussées aéronautiques	M 2	Piste	Piste actuelle, QFU 05/23, PCN 59/F/BX/U, 3300m x 45m, PA : 2x 85m, 2 raquettes
Chaussées aéronautiques	M 3	Bretelle	Chaussée rigide, 210m x 23m
Chaussées aéronautiques	M 4	Bretelle	Chaussée rigide, 200m x 23m
Chaussées aéronautiques	M 5	Bretelle	Vers aire de trafic fret et maintenance
Chaussées aéronautiques	M 6	Bretelle	Vers aire de trafic fret
Chaussées aéronautiques	M 7	Aire de trafic	Aire de trafic principale env. 100.125m2
Chaussées aéronautiques	M 8	Aire de trafic	Stationnement des avions en maintenance, env. 11.720m2
Chaussées aéronautiques	M 9	Aire de trafic	Aire de trafic hangars fret, env.9.050m2

3. Aéroport de Pointe-Noire

Conformément à l'Article 4.1 de la Convention, les bâtiments et installations suivants constituent les biens de retour de la concession. Ils sont listés dans le tableau ci-dessous.

Ils sont classés selon deux catégories :
1) Chaussées aéronautiques
2) Bâtiments / Installations

Sur les orthophotos, les éléments de la catégorie 1 sont indiqués par la couleur verte, les éléments de la catégorie 2 par la couleur jaune.

« Orthophoto de l'aéroport de Pointe-Noire »

L'orthophoto datant de 2007, les bâtiments qui n'y figurent pas ont été ajoutés en couleur grise. La lettre contenue dans le code des bâtiments se réfère à la zone dans laquelle ils se trouvent. Les informations contenues dans la colonne "affectation actuelle" et "observations" décrivent la situation au 5 mai 2009. Les installations existantes exploitées par l'ASECNA ne sont pas comprises dans le périmètre de la Concession et ne sont donc pas reprises.

Catégorie / Installation	Code	Affectation actuelle	Observations
Bâtiment	A 1	Stockage	Usine de bois, inaccessible
Bâtiment	A 2	Technique	Inaccessible
Bâtiment	A 3	Mixte	Inaccessible
Bâtiment	A 4	Mixte	Inaccessible
Bâtiment	A 5	Mixte	Abri souterrain (forces armées)
Bâtiment	B 1	Mixte	Abri souterrain (forces de police)
Bâtiment	E 1	Mixte	Transitaire (PANALPINA)
Bâtiment	E 2	Mixte	Assurances du Congo
Bâtiment	E 3	Administration	Direction de la Surveillance du Territoire
Bâtiment	E 4	Mixte	Aérogare fret international (Congo Handling)
Bâtiment	E 5	Logement	Employés ASECNA
Bâtiment	E 6	Hangar	Garage véhicules ANAC
Bâtiment	E 7	Stockage	Transitaire (SDV)
Bâtiment	E 8	Administration	Direction Générale des Impôts

Catégorie / Installation	Code	Affectation actuelle	Observations
Bâtiment	E 9	Logement	Employés ANAC
Bâtiment	E 10	Logement	Employés ANAC
Bâtiment	E 11	Logement	Employés ANAC
Bâtiment	E 12	Logement	Employés ASECNA
Bâtiment	E 13	Logement	Employés ANAC
Bâtiment	E 14	Mixte	Stockage SOCOTRANS, Transitaire(DHL)
Bâtiment	E 15	Logement	Employés ANAC
Bâtiment	E 16	Logement	Employés ASECNA
Bâtiment	E 17	Logement	Employés ASECNA
Bâtiment	E 18	Logement	Employés ASECNA
Bâtiment	E 19	Mixte	ANAC
Bâtiment	E 20	Logement	Employés ASECNA
Bâtiment	E 21	Administration	Douanes
Bâtiment	E 22	Mixte	Douanes
Bâtiment	E 23	Mixte	Le Cambatani : stockage, production, centrale électrique, garage
Bâtiment	E 24	Administration	Tour de Contrôle existant, bureaux AIS/MET, disponible après déménagement de l'ASECNA dans nouveau bloc Technique
Bâtiment	E 25	-	Pylône et tableau publicitaire
Bâtiment	E 26	Technique	Poste de transformation pour l'alimentation de l'aérogare pasagers
Bâtiment	E 27	Technique	Poste principal de transformation SNE
Bâtiment	E 28	Mixte	Aérogare passagers
Bâtiment	F 1	Mixte	Aérogare Equaflight
Bâtiment	F 2	Hangar	Fret, structure légère
Bâtiment	F 3	Mixte	Stockage fret
Bâtiment	F 4	Mixte	Hangar avions (Aéroservice)
Bâtiment	F 5	Hangar	Traitement fret (Aéroservice)
Bâtiment	F 6	Hangar	Atelier entretien avions (Equaflight)
Bâtiment	F 7	Mixte	Magasin fret et atelier (Equaflight)
Bâtiment	F 8	Hangar	Aéroclub de Pointe Noire
Bâtiment	F 9	Administration	Gendarmerie
Bâtiment	F10	Mixte	Aéroclub de Pointe Noire
Bâtiment	F 11	Mixte	Restaurant de l' Aéroclub
Chaussée aéronautique	M 1	Piste	QFU 17/35, PCN 59/F/B/W/T, 2600m x 45m, PA : 2x 100m, 2 raquettes
Chaussée aéronautique	M 2	Bretelle	Chaussée flexible, 190m x 20m
Chaussée aéronautique	M 3	Bretelle	Chaussée flexible, 190m x 20m
Chaussée aéronautique	M 4	Aire de trafic	Aire de trafic principale, chaussée flexible, 325m x 105m
Chaussée aéronautique	M 5	Aire de trafic	Utilisée par l'exploitant TAC,env. 11.120m2, non-asphaltée
Chaussée aéronautique	M 6	Aire de trafic	Utilisée par l'exploitant Equaflight,env. 8.380m2, non-asphaltée
Chaussée aéronautique	M 7	Aire de trafic	Utilisée par l'exploitant Equaflight, env. 7.265m2
Chaussée aéronautique	M 8	Aire de trafic	Utilisée par l'Aéroclub de Pointe-Noire, env. 4.010m2, non-asphaltée

4. Aéroport d'Ollombo

Conformément à l'Article 4.1 de la Convention, les bâtiments et installations suivants constituent les biens de retour de la concession. Ils sont listés dans le tableau ci-dessous.

Ils sont classés selon deux catégories :
1) Chaussées aéronautiques
2) Bâtiments/ Installations

Sur les orthophotos, les éléments de la catégorie 1 sont indiqués par la couleur verte, les éléments de la catégorie 2 par la couleur jaune.

« Orthophoto de l'aéroport d'Ollombo »

L'orthophoto datant de 2007, les bâtiments qui n'y figurent pas ont été ajoutés en couleur grise. La lettre contenue dans le code des bâtiments se réfère à la zone dans laquelle ils se trouvent.

Catégorie / Installation	Code	Affectation actuelle	Observations
Bâtiment	A 1	Piste	Aérogare passagers, en voie d'achèvement
Chaussée aéronautique	M 1	Bretelle	QFU 04/22, chaussée rigide, 3300m x 45m, PA : 2x 100m, 2 raquettes
Chaussée aéronautique	M 2	Bretelle	Bretelle, 215m x 23m
Chaussée aéronautique	M 3	Aire de trafic	Aire de trafic, 5 postes de stationnement (2 code E, 2 code D, 1 code C), 350m x 135m

Annexe 5 :

Programme d'investissement du concessionnaire

Sommaire

1. Introduction
2. Investissements obligatoires pour BZV
3. Investissements obligatoires pour PNR
4. Investissements obligatoires pour l'aéroport d'Ollombo

1. Introduction

Tous les investissements mentionnés ci-dessous sont obligatoires, mais certains d'entre eux sont dits « prioritaires ». Ces derniers doivent être réalisés et présentés au BCS pour approbation dans les 60 mois suivant le Début des activités. Les investissements prioritaires marqués d'un astérisque (*) doivent être réalisés plus rapidement, c'est-à-dire dans les 24 premiers mois suivant le Début des activités.

2. Investissements obligatoires pour BZV

N°1
Activité / Description : Construction du mur ou de la clôture d'enceinte le long du Périmètre de la Concession et des portails d'accès nécessaires tout son long, en veillant à assurer la séparation entre côté ville et côté piste. Adaptation de ce mur ou de la clôture en fonction des expropriations intégrées au Périmètre de la Concession. Le tout aux normes de l'OACI au plus tard 60 mois après le Début des Activités.

Catégorie : Prioritaire*

N° 2
Activité / Description : Construction d'une route de patrouille le long de l'enceinte.

Catégorie : Prioritaire

N° 3
Activité / Description : Travaux d'amélioration de la zone actuelle de traitement du fret international et domestique. Création de zones pour les denrées périssables dans les installations fret.

Catégorie : prioritaire*

N° 4
Activité/Description : Etablissement d'un bilan de l'existant de l'alimentation électrique. Amélioration, extension et remplacement (si nécessaire) du réseau dans les limites de la concession de sorte à satisfaire les besoins des usagers actuels et futurs de l'aéroport.

Catégorie : Prioritaire

Remarque : Prioritaire* si besoin urgent détecté par l'audit

N° 5
Activité / Description : Etablissement d'un bilan de l'existant de l'adduction et la distribution d'eau. Etablissement d'un réseau dans les limites de la concession pour satisfaire les besoins des usagers actuels et futurs de l'aéroport, comprenant entre autres :
- Construction d'un forage
- Construction d'un réseau de distribution d'eau
- Construction d'installations de stockage

Catégorie : Prioritaire

Remarque : Le concessionnaire n'autorisera pas les usagers à faire leur propre forage.

N° 6
Activité / Description : Etablissement d'un bilan de l'existant pour le traitement des eaux usées. Amélioration et extension du réseau et construction d'une station d'épuration et des canalisations correspondantes

Catégorie : Prioritaire

N° 7
Activité / Description : Construction d'une station de traitement des déchets de l'aéroport et établissement des procédures de collecte correspondantes

Catégorie : Prioritaire

N° 8
Activité / Description : Construction, amélioration et extension des voieries intérieures de l'aéroport dans le périmètre de la concession côté ville et côté piste de sorte que toutes les installations soient accessibles par des routes – revêtues si les besoins d'exploitation l'exigent – ou qu'une automobile classique puisse y accéder

Catégorie : Prioritaire

N° 9
Activité / Description : Conception et mise en place d'un réseau intégré de télécommunication (autocom et Internet à haut débit) pour les échanges verbaux et de données

Catégorie : Prioritaire

N° 10
Activité / Description : Construction d'un nouveau terminal pour le fret international et domestique avec les équipements nécessaires aux denrées périssables. Aménagements des zones côté ville pour la circulation, le stationnement et la livraison des véhicules et marchandises.

Catégorie : Moyen terme

N° 11
Activité / Description : Rénovation à long terme des pistes d'atterrissage, des voies de circulation et des aires de trafic.

Catégorie : Moyen/long terme

3. Investissements obligatoires pour PNR

N° 1
Activité / Description : Construction du mur ou de la cloture d'enceinte le long du périmètre de la concession et des portails d'accès nécessaires tout son long, en veillant à assurer la séparation entre côté ville et côté piste. Adaptation de ce mur ou de la clôture en fonction des expropriations intégrées au Périmètre de la concession. Construction d'une clôture interne séparant la zone militaire du Périmètre de Concession.

Le tout aux normes de l'OACI au plus tard 60 mois après le début des activités.

Catégorie : Prioritaire*

N° 2
Activité / Description : Construction d'une route de patrouille le long de l'enceinte.

Catégorie : Prioritaire

N° 3
Activité / Description : Application d'une couche de roulement sur la partie sud de l'aire de trafic existante (environ 12.000 m²) et installation des mâts d'éclairage nécessaires à son illumination.

Catégorie : Prioritaire*

N° 4
Activité / Description : Extension de l'aire de trafic existante vers le nord (à établir six postes pour les aéronefs de Classe C) et installation des mâts d'éclairage correspondants. Construction des rigoles de drainage des eaux de surface recouvertes et munies de séparateurs d'hydrocarbures.

Catégorie : Moyen/long Terme

N° 5
Activité / Description : Construction de la nouvelle zone fret et installation des équipements :

- Aire de trafic pour 2 postes de stationnement de Classe D, et 2 postes de Classe E ;
- Terminal fret international et national d'une capacité suffisante pour le traitement de la totalité des volumes selon les standards inter nationaux ;
- Zones côté ville
- Zones destinées aux denrées périssables
- Installation des mâts d'éclairage correspondants.
- Construction du poste et du portail d'accès à la nouvelle zone fret intégrée.

Catégorie : Prioritaire

N° 6
Activité / Description : Construction, amélioration et extension des voieries intérieures de l'aéroport dans le Périmètre de la Concession côté ville et côté piste de sorte que toutes les installations soient accessibles par des routes - revêtues si les besoins d'exploitation l'exigent - ou qu'une automobile classique puisse y accéder

Catégorie : Prioritaire

N° 7
Activité / Description : Etablissement d'un bilan de l'existant de l'alimentation électrique. Amélioration, extension et remplacement (si nécessaire) du réseau dans les limites de la concession de sorte à satisfaire les besoins des usagers actuels et futurs de l'aéroport.

Catégorie : Prioritaire

Remarque : Prioritaire* si besoin urgent détecté par l'audit

N° 8
Activité / Description : Etablissement d'un bilan de l'existant de l'adduction et la distribution d'eau. Etablissement d'un réseau dans les limites de la concession pour satisfaire les besoins des usagers actuels et futurs de l'aéroport, comprenant entre

autres :
- Construction d'un forage
- Construction d'un réseau de distribution d'eau
- Construction d'installations de stockage

Catégorie : Prioritaire

Remarque : Le concessionnaire n'autorisera pas les usagers à faire leur propre forage.

N° 9
Activité / Description : Etablissement d'un bilan de l'existant pour le traitement des eaux usées. Amélioration et extension du réseau, et construction d'une station d'épuration et des canalisations correspondantes

Catégorie : Prioritaire

N° 10
Activité / Description : Construction d'un système de traitement des déchets de l'aéroport et établissement des procédures de collecte correspondantes

Catégorie : Prioritaire

N° 11
Activité / Description : Conception et mise en place d'un réseau intégré de télécommunica tion (autocom, et Internet à haut débit) pour les échanges verbaux et de données

Catégorie : Prioritaire

N°12
Activité / Description : Acquisition et installation du système de vidéosurveillance permettant la surveillance de toutes les zones d'accès réservé et non publiques du Périmètre de la Concession

Catégorie : Prioritaire

N° 13
Activité / Description :Extension de l'aérogare passagers existante vers le sud pour assurer le niveau de service C de HATA de manière permanente. Acquisition et installation des nouvelles passerelles d'embarquement. Raccordement de l'extension de l'aérogare avec tous les réseaux techniques existants (électricité, eau, eaux usées, lignes TIC)

Catégorie : Moyen terme

N° 14
Activité / Description : Installation d'un système de générateurs centralisé pour l'alimentation électrique de secours

Catégorie : Moyen terme

N° 15
Activité / Description : Construction d'une bretelle à la l'extrémité du seuil 17 et d'une voie de circulation parallèle pour le relier à l'aire de trafic

Catégorie : Moyen terme

N° 16
Activité / Description : Augmentation des emplacements de parking auto payant pour les passagers. Construction et/ou réaménagement d'emplacements réservés pour les bus, taxis et employés

Catégorie : Moyen

N° 17
Activité / Description : Rénovation à long terme des pistes d'atterrissage, des voies de circulation et des aires de trafic selon leur cycle de vie

Catégorie : Moyen /long terme

4. Investissements obligatoires pour l'aéroport d'Ollombo

Il n'y a aucun investissement obligatoire à l'aéroport d'Ollombo dans toute la période de la concession.

Annexe 6 :

Programme d'investissement de l'Etat congolais

Sommaire

1. Introduction
2. Investissements obligatoires à l'aéroport de BZV
3. Investissements obligatoires à l'aéroport de PNR
4. Investissements obligatoires à l'aéroport d'Ollombo

1. Introduction

Tous les investissements mentionnés ci-dessous sont obligatoires. Les investissements doivent être réalisés par l'Etat dans les soixante (60) premiers mois suivant le Début des activités.

2. Investissements obligatoires à l'aéroport de BZV

N° 1
Mesure : Construction d'une piste d'une longueur de 3300m et d'une largeur de 45m; en prenant en considération les normes spécifiées dans les annexes à la Convention de Chicago et les principes du manuel de conception des aérodromes.

Observations:

N° 2
Mesure : Extension du système des voies de circulation de manière à relier la nouvelle piste à la piste existante et au système des voies de circulation

Observations:

N° 3
Mesure : Extension de la principale aire de trafic vers le nord-est et vers le sud-ouest pour arriver à une aire de trafic d'une surface totale de 150.000 m²

Observations :

N° 4
Mesure : Reconstruction de la piste existante, des voies de circulation et des aires de trafic existantes (sauf l'aire de trafic en face du hangar présidentiel et du hangar ex-Air Afrique)

Observations :

N° 5
Mesure : Construction d'une aérogare à plusieurs niveaux permettant de traiter les arrivées au rez-de-chaussée et les départs au premier étage couvrant une surface intérieure d'environ 39.000 m² .

La nouvelle aérogare passagers sera totalement opérationnelle. Elle sera :
- alimentée en électricité et en électricité de secours;
- approvisionnée en eau courante ;
- équipée des canalisations des eaux usées reliées à la station d'épuration de l'aéroport ;
- équipée d'un système de chauffage, ventilation et conditionnement d'air (CVC) ;
- équipée d'ascenseurs et d'escalators pour faciliter les opérations terminales ;
- équipée d'un système de traitement des bagages et d'un système de tri automatique, et d'un système d'inspection / filtrage des bagages en soute ;
- équipée de banques d'enregistrements comprenant des balances et des infrastructures TCI adéquates ;
- équipée d'un système d'affichage des informations sur les vols (FIDS) et des écrans correspondants ;
- équipée de détecteurs de fumée et d'installations de lutte contre les incendies, et de sorties de secours ;
- équipée d'un système d'annonces passagers et d'une horloge centralisée ;
- équipée de 500 charriots à bagages ;
- équipée de comptoirs et de postes d'inspection pour les services de l'Etat (douanes, immigration, sûreté) qui doivent être menées selon les normes applicables et les exigences opérationnelles.

Observations:

N° 6
Mesure : Construction des voies d'accès côté ville à tous les bâtiments et toutes les installations dans les limites du périmètre de la concession comprenant :

- le Pavillon Présidentiel
- le terminal fret
- le dépôt de carburants
- la station SSLI
- la zone administrative (actuellement base vie WIETC)
- la nouvelle aérogare passagers
- le nouvel hôtel de l'aéroport
- le nouvel aéroclub
- la future représentation de l'ASECNA
- l'accès principal au village aéroportuaire

Construction d'un parking auto d'au moins 800 emplacements à proximité de l'aérogare

3. Investissements obligatoires à l'aéroport de PNR

Il n'y a aucun investissement obligatoire à l'aéroport de PNR dans les soixante (60) premiers mois suivant le Début des opérations.

4. Investissements obligatoires à l'aéroport d'Ollombo

N°1
Activité / Description : Construction d'une nouvelle aérogare passagers de plain-pied permettant de traiter les arrivées et les départs, et couvrant une surface intérieure d'environ 15.000 m²

La nouvelle aérogare passagers sera totalement opérationnelle. Elle sera :
- alimentée en électricité et en électricité de secours ;
- approvisionnée en eau courante ;
- équipée des canalisations des eaux usées reliées à la station d'épuration de l'aéroport ;
- équipée d'un système de chauffage, ventilation tion et conditionnement d'air (CVC) ;
- équipée d'un système de traitement et d'un système de livraison des bagages ;
- équipée de banques d'enregistrements comprenant des balances ;
- équipée de détecteurs de fumée et d'installations de lutte contre les incendies, et de sorties de secours ;
- équipée d'un système d'annonces passagers et d'une horloge centralisée ;
- équipée de comptoirs et de postes d'inspection pour les services de l'Etat (sûreté) qui doivent être menées selon les normes applicables et les exigences opérationnelles.

Remarque :

N° 2
Activité / Description : Modification de l'accès côté ville pour être relié au linéaire de trottoir de la nouvelle aérogare passagers

Remarque :

N° 3
Activité / Description : Construction de la nouvelle zone fret et installation des équipements :
- Extension de l'aire de trafic existante pour un poste taxi-in/taxi-out pour les avions cargos de classe D
- Construction d'un terminal fret d'une surface d'au moins 500m²
- Zones de circulation et de stationnement des véhicules côté ville
- Construction d'une barrière de sûreté (clôture) pour délimiter les zones à accèsréglementé
- Etablissement des postes de contrôle aux zones à accès réglementé.

Remarque :

Annexe 7 :

Proposition financière

Table des matières

1- Introduction
2- Proposition de Redevance de concession
3- Hypothèses retenues pour la construction du plan d'affaire (Business Plan)
3-1 Trafic
3-1-1 Trafic passagers
3-1-2 Trafic fret
3-2 Redevances aériennes
3-2-1 Redevances aériennes en début de concession
3-2-2 Les augmentations de redevances passagers proposées par le consortium SEGAP/Egis Projects
3-3 Hypothèses fiscales
3-4 Autres hypothèses
3-4-1 Programme d'investissement
3-4-2 Hypothèse macro économique
4- Business Plan (Annexe 8)
5- Taux de retour sur investissement de la société concessionnaire sur les 5 premières années d'exploitation

1 - Introduction

Après la remise de l'offre technique et de la note fiscale, et à la demande du Gouvernement du Congo confirmée par le courrier n° 1235 du 18 mai 2009, le groupement SEGAP / Egis Projects remet sa proposition financière pour la mise en concession des trois aéroports du Congo Brazzaville, Pointe Noire et Ollombo.

Conformément au cahier des charges de la consultation et aux demandes complémentaires émanant du gouvernement du Congo, cette proposition consiste en :

- une proposition de redevance de concession ;
- le Business Plan de la concession et le taux de retour sur investissement du concessionnaire à 5 ans;
- la méthodologie de construction de ce Business Plan.

2 - Proposition de Redevance de concession

Le consortium SEGAP/Egis Projects propose une redevance de concession calculée en pourcentage du chiffre d'affaire hors taxes dont le taux progresse au cours de trois périodes successives de la concession comme indiqué ci-dessous :

- de la première à la dixième année de la concession : 8,2%
- de la onzième à la vingtième année de la concession : 9,5%
- à partir de la vingt et unième année : 11,8

Soit un taux annuel moyen de 9,75% du chiffre d'affaire hors taxes.

3 - Hypothèses retenues pour la construction du plan d'affaire (Business Plan)

Le Business Plan est construit sur la base des hypothèses principales suivantes :

- Une étude de trafic (remise avec l'offre technique) a permis d'identifier trois scénarios de trafic (bas, médian et haut). Les principaux résultats de ces scénarios sont rappelés au paragraphe 3.1 ci-dessous. Le Business Plan a été établi sur la base du scénario médian ;
- Les niveaux de redevances retenus dans le Business Plan sont ceux qui ont fait l'objet d'une discussion et d'un accord avec le gouvernement du Congo au cours des dernières semaines. De nouvelles revalorisations de la redevance passager ont été prises en compte en 2015 (10%) et en 2025 (20%);
- Les revenus non-aéronautiques ainsi que les charges d'exploitation de la société concessionnaire pris en compte dans le Business Plan sont conformes à la description du projet telle que figurant dans l'offre technique.
- De même, les hypothèses fiscales du Business Plan sont conformes à celles retenues dans la note fiscale et revues au cours des discussions.

3.1 Trafic

L'hypothèse retenue dans cette proposition financière est l'hypothèse de trafic médian.

L'étude de trafic réalisée par le consortium SEGAP/Egis Projects vise à l'élaboration de scénarios d'évolution de trafic qui fournissent la base pour le dimensionnement et la programmation du plan d'investissement à long terme. Elle sert également à l'analyse de la faisabilité financière du projet.

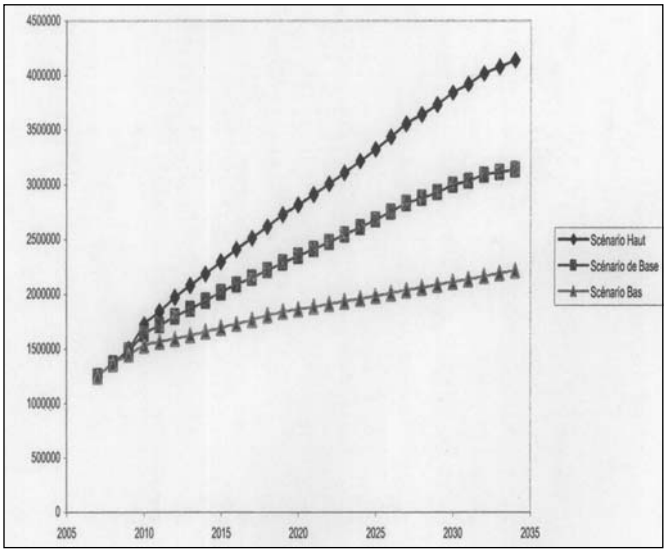
Par conséquent, il convient de rappeler que l'objectif est plus de fournir des évolutions de tendances à long terme crédibles qu'une prévision vérifiable annuellement. Bien qu'une attention particulière soit donnée aux évolutions à court terme qui dimensionneront la première phase d'investissements, les prévisions à long terme seront réputées lisser les éventuelles perturbations ponctuelles sur la période.

Toute évolution plus favorable du trafic donnera lieu à des ressources supplémentaires et donc à des capacités d'investissement qui permettront d'adapter au mieux les infrastructures à la réalité du trafic.

3.1.1 Trafic passagers

	Actuel	2020	2034
Brazzaville	800 000		
Pointe Noire	600 000	1 000 000	1 450 000
Ollombo	0	0	0

Evolution du trafic passagers sur les trois aéroports concédés

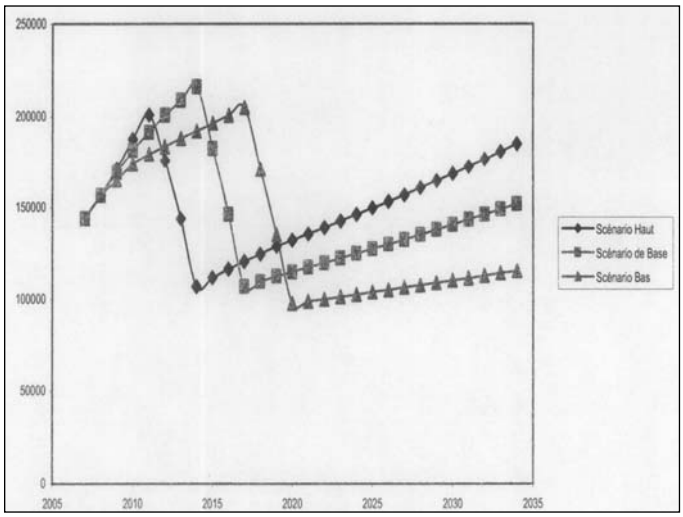


Graphique d'évolution du trafic passagers sur les trois aéroports concédés.

3.1.2 Trafic fret

	Actuel	2014	2020	2034
Brazzaville	75 000	95 000	50 000	70 000
Pointe-Noire	90 000	120 000	64 000	85 000

Evolution du trafic fret sur les trois aéroports concédés



Graphique d'évolution du trafic fret sur les trois aéroports concédés

3.2 Redevances aériennes

3.2.1 Redevances aériennes en début de concession

3.2.1.1 Redevances réglementées

Redevance passager	domestique	Par passager au départ	3 500 FCFA
	régional	Par passager Int. au dép	17 000 FCFA
	international	Par passager Int. au dép.	25000 FCFA
Redevance de stationnement des aéronefs		Par avion, par heure	120 FCFA
Redevance d'avitaillement en carburant		Par litre	3,40 FCFA
Redevance Fret	domestique	Par kg (Fret Dep. Et Arr.)	30 FCFA
	international	Par kg (Fret Dep. Et Arr.)	40 FCFA

La redevance d'utilisation des infrastructures aéronautiques est fournie dans le tableau ci-après :

MTOW (T)	NATIONAL (Art 10)	INTERNATIONAL (Art. 10)
1	2 807	2 708
2	2 807	2 708
3	2 807	3 255
4	2 807	4340
5	2 807	5 425
6	2 807	6 510
7	2 807	7 595
8	2 807	8 680
9	2 807	9 765
10	2 807	10 850
11	2 807	11 935
12	2 807	13 020
13	2 807	14 105
14	2 870	15 190
15	3 683	16 275
16	4 496	17 360
17	5 309	18 445
18	6 122	19 530
19	6 935	20 615
20	7 748	21 700
21	8 561	22 785
22	9 374	23 870
23 -	10 187	24 955
24	11 000	26 040
25	11 813	27 125
26-75	1636	2 180
76-150	2068	3 057
>150	1 951	2 865

26-75	11 813 + 1 636T	27 125 + 2 180T
76-150	91 977 + 2 068T	133 945 + 3 057T
>151	245 009 + 1 951T	360 163 + 2 865T

3.2.1.2 Autres Redevances

Redevance Passerelles d'embarquement		
Gros Porteurs		
2 premières heures	par quart d'heure	16 410 FCFA
3-4ème heures	par quart d'heure	8 250 FCFA
à partir de la 5ème heure	par quart d'heure	4 105 FCFA
Moyens et Petits Porteurs		
2 premières heures	par quart d'heure	16 410 FCFA
3-4ème heures	par quart d'heure	8 250 FCFA
à partir de la 5ème heure	par quart d'heure	4 105 FCFA
Redevance Eclairage du parking Avion (A l'étude)		
Redevance Banque d'enregistrement		
2 premières heures	par quart d'heure	800 FCFA
3-4ème heures	par quart d'heure par banque	1 000 FCFA
Redevance Réseau CUTE		
Passager au départ	par pax enregistré	350 FCFA
Passager en correspondance	par pax	200 FCFA
Redevance Salon VIP		
par pax utilisateur		12 000 FCFA
Redevance Ouverture hors horaire		
Aéroport d'Ollombo	par période de 2h	100 000 FCFA
Redevances domaniales		
Terrain		
Terrain nu	m²/an	4 000 FCFA
Terrain nu, viabilisé	m²/an	5 000 FCFA
Terrain aménagé	m²/an	7 000 FCFA
Aires de stationnement des matériels de piste	m²/an	10 000 FCFA
Abri (Local ouvert)	m²/an	12 000 FCFA
Hangar		
Hangar, magasin, atelier	m²/an	18 000 FCFA
Bureau des transitaires, bureau zone hydrant, bureau zone fret	m²/an	30 000 FCFA
Bureaux hors aérogare	m²/an	35 000 FCFA
Aérogare		
Box hall public hôtels (Redevance commerciale incluse)	/an	2 000 000 FCFA
Box loueurs de voitures et autres activités commerciales (Redevance commerciale incluse)	/an	3 000 000 FCFA
Bureau aérogare, local poste, bar, restaurant et boutique sous douane (Redevance commerciale non incluse)	m²/an	110 000 FCFA
Bureau aérogare, local poste, bar, restaurant et boutique hors douane (Redevance commerciale non incluse)	m²/an	90 000 FCFA
Agence compagnie aérienne	25m²/an	5.000.000,00
Aérogare Aviation Légère/ Aéroclub	mois	A l'étude
Redevances commerciales		
Bars & restaurants	Pax Dép.	A négocier avec chaque prestataire
Boutique publique	Pax Dép.	
Duty free	Pax Dép. Int.	
Zone sous douanes	Pax Dép. hors Int	
Loueurs voitures	Pax Dép.	
Distributeurs	Pax Dép.	
Télécommunications	Pax Dép.	
DAB	Pax Dép.	
Autres activités commerciales		

Autres redevances		
Parking public extérieur		
1ère heure		500,00
2-6ème heures		300,00
7-12ème heures		200,00
12-24ème heures		150,00
Heure supplémentaire		100,00
Abonnement semaine		15 000,00
Abonnement mois		40 000,00
Abonnement semestre		200 000,00
Abonnement année		350 000,00
Parking Fret A l'étude		

Redevance publicité		
Panneau publicitaire dans l'aérogare	/face/mois	selon site et localisation
Panneau publicitaire hors l'aérogare	/face/mois	
Redevances sur les prestations des produits consommables		
Frais d'entretien téléphonique		à l'étude
Consommation d'électricité	/18m2/mois	23 400,00
Consommation d'eau	/mois	10 400,00

3.2.2 Les augmentations de redevances passagers proposées par le consortium SEGAP/Egis Projects

Le consortium SEGAP/Egis Projects prévoit :

- En 2015, à la fin du programme d'investissement prioritaire, une revalorisation de 10% de la redevance passagers internationaux,
- En 2025, une revalorisation de 20% de la redevance passagers internationaux.

3.3 Hypothèses fiscales

- Les hypothèses fiscales font l'objet d'une note fiscale jointe à la proposition technique.

3.4 Autres hypothèses

3.4.1 Programme d'investissement

Afin d'éviter une charge d'amortissement trop importante en fin de concession, le programme d'investissement proposé dans le cadre de la proposition technique est avancé de deux années. Notre proposition financière prévoit donc un début en 2018 de la seconde phase d'investissement et non en 2020 comme initialement prévu.

3.4.2 Hypothèse macroéconomique

L'analyse de l'inflation de la BEAC ces dix dernières années nous a conduit à prendre une hypothèse d'inflation de l'ordre de 3% par an pendant la période de concession.

4. Business plan (Annexe 8)
(*Voir la fin du document)*

5 Taux de retour sur investissement de la société concessionnaire sur les 5 premières années d'exploitation

Le tableau ci-dessous montre le retour sur investissement escompté (TRI) pour la société concessionnaire sur les cinq premières années dans le cas de la réalisation du scénario médian de trafic.

Le capital initial de la société concessionnaire sera d'un milliard de Francs CFA. Le groupement SEGAP/ Egis Projects, actionnaire majoritaire à hauteur de 67% propose de limiter volontairement la distribution des dividendes afin de constituer un montant de fonds propres suffisant pour permettre de convaincre les bailleurs de fonds de participer à la réalisation du programme d'investissement tel que détaillé dans l'offre technique.

En milliers de FCFA	2009	2010	2011	2012	2013
Capital initial -1000					
Dividendes perçues	200	250	250	300	450
TRI					12,06%

La présente offre est valable soixante (60) jours à compter de sa signature.

Fait à Issy les Moulineaux, le 25 mai 2009,

Christian ROGNONE
Administrateur SEGAP

SEGAP
SOCIETE D'EXPLOITATION DE GESTION AEROPORTUAIRE

Issy-les-Moulineaux, le 15 mai 2009

Délégation de signature au profit de Monsieur Christian ROGNONE

Je, soussigné Richard KORSIA, demeurant 319 domaine de la Salle - 13320 Bouc Bel Air - France - agissant en qualité de Président Directeur Général de la SEGAP, ayant son siège social à Issy-les-Moulineaux (92130), 3, Carrefour de Weiden, enregistrée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro B 347 500 639 et de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques sous le numéro 347 500 639 00021,

ayant été reconduit dans mes fonctions par le conseil d'administration en sa séance du 26 juin 2008,

délègue ma signature, en cas d'empêchement de ma part, à Monsieur Christian ROGNONE, administrateur, pour tous documents engageant la société SEGAP relatifs à la mise en concession des trois aéroports du Congo : Brazzaville, Pointe-Noire, Ollombo.

Cette délégation est valable jusqu'au 31 décembre 2009.

Richard KORSIA
Président Directeur Général,

Christian ROGNONE
Administrateur

Décret n° 2010 - 524 du 14 juillet 2010 portant approbation du cahier de charges type applicable à la concession des aérodromes appartenant à l'Etat.

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;
Vu la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale ;
Vu le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et son additif relatif au système institutionnel et juridique de la communauté ;
Vu le Règlement n° 010/00-CEMAC-066CM-04 du 21 juillet 2000 portant adoption du code de l'aviation civile de la CEMAC, notamment ses articles 145 et 167 ;
Vu le décret n° 62-101 du 16 avril 1962 relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant attributions de l'agence nationale de l'aviation civile;
Vu le décret n° 99-95 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation de l'inspection générale des transports ;
Vu le décret n° 2009-335 du 15 septembre 2009 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des finances, du budget et du portefeuille public.

En Conseil des ministres.

Décrète :

Article premier : Est approuvé le cahier de charges type de concession des aérodromes civils appartenant à l'Etat annexé au présent décret.

Article 2 : Les dispositions du présent cahier de charges sont applicables à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret, à toute concession accordée ou renouvelée par l'Etat à compter de cette date, sur un aérodrome civil lui appartenant et ouvert à la circulation aérienne publique, au sens de l'article 146 du code de l'aviation civile de la CEMAC.

Article 3 : Le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 14 juillet 2010

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre d'Etat, coordonnateur du pôle des infrastructures de base, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Isidore MVOUBA.

Le ministre des finances, du budget et du portefeuille public,

Gilbert ONDONGO.

CAHIER DES CHARGES TYPE APPLICABLE A LA CONCESSION DES AERODROMES APPARTENANT A L'ETAT

TITRE PRELIMINAIRE : DEFINITION DES EXPRESSIONS ET TERMES DU CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION

Pour l'application et l'interprétation du présent cahier des charges de la concession, les expressions et termes ci-dessous sont employés avec les acceptations suivantes :

- **Aéroport(s)** : terme générique désignant la (les) plateformes (s) située (s) dans un Territoire et désignée comme entrée et sortie pour le trafic aérien et où s'accomplies les formalités de douane, police, santé et autres, sur la(les)quelle(s) porte la concession, inclus ses (leurs) biens et les services qu'elle(s) propose(nt) à ses(leurs) usagers ;

- **Aire de mouvement** : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manoeuvre et les aires de trafic ;

- **Aire de trafic** : aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;

- **Autorisation d'occupation temporaire (AOT)** : autorisation accordée à toute personne physique ou morale de droit privé donnant à celle-ci la possibilité d'occuper tout ou partie d'un ou plusieurs immeubles du domaine public, en vue d'y exercer une activité commerciale ou civile ;

- **Biens concédés** : ensemble des biens mobiliers et immobiliers, et notamment les aérogares et terrains de l' (des) aéroports(s), appartenant au concédant et que ce dernier met à la disposition du concessionnaire pour les besoins de la concession;

- **Cahier des charges de la concession ou cahier des charges** : le présent document, qui est annexé à la convention de concession, tel

qu'il pourra être modifié ou complété par les parties après la date de signature ;

- **Concédant** : l'Etat de la République du Congo, représenté conjointement par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'économie et des finances, et, si nécessaire, par des ministres et/ou personnes publiques de toute autre nature additionnel(le)s interférant dans la gestion de F(des) aéroport(s) ;

- **Concessionnaire ou société concessionnaire** : société sélectionnée par le concédant pour être l'exploitant de l'(des) aéroport(s) ;

- **Convention de concession ou convention** : la convention conclue entre le concédant et la concessionnaire, y compris ses annexes, dont le cahier des charges de la concession ;

- **Danger grave** : danger ou inconvénient grave à poursuivre l'exploitation des matériels ou des installations de l'(des) aéroport(s), ou quand ceux-ci doivent être déplacés par ordre des services de police compétents ;

- **Date de signature de la convention ou date de signature :** date à laquelle la convention de concession est signée par les parties et toutes ses annexes, dont le cahier des charges, paraphées ,

- **Date de début des activités** : premier jour où le concessionnaire assume la pleine responsabilité de la gestion et du fonctionnement de l' (des) aéroport(s) ;

- **Etat ou Etat congolais :** Etat de la République du Congo ;

- **Grève** : mouvement collectif de cessation de travail;

- **Investissements :** travaux ou acquisitions que le concessionnaire ou le concédant doivent réaliser sur le périmètre de la concession durant la période de concession afin de garantir la bonne exploitation de l' (des) aéroport(s) ;

- **Jour** : jour calendaire. Les délais calculés en jours ouvrés sont expressément mentionnés ;

- **Partie(s)** : le concédant et/ou le concessionnaire ;

- **Précédant exploitant** : personne(s), organisme(s) ou entreprise(s), qui exploite(nt) l' (les) aéroport(s) avant la date de signature de la convention et qui assume(nt) la pleine responsabilité de sa (leur) gestion et fonctionnement jusqu'à la date de début des activités ;

- **Programme d'investissement** : liste des investissements à réaliser durant la période de concession classés par ordre de priorité ;

- Redevances aéroportuaires : ensemble des redevances perçues par le concessionnaire au titre de la convention de concession, existantes en République du Congo à la date de début des activités ou créées ultérieurement, qu'elles soient aéronautiques (c'est-à-dire relatives aux services rendus aux usagers aériens et aux exploitants d'aéronefs) ou extra aéronautiques (c'està-dire relatives à l'utilisation à des fins non aéronautiques des biens du périmètre de la concession) ;

- **Redevance de concession** : redevance due par le concessionnaire au concédant en contrepartie de l'occupation du domaine public par l'(les) aéroport(s) concédé(s) et du droit d'exploiter le(s)dit(s) aéroport(s) ;

- **Représentant du concédant** : personne physique chargée de mettre en ceuvre l'ensemble des droits et obligations du concédant selon la convention. Il s'agit du représentant légal du Bureau de Contrôle et de Supervision (BCS) dont le rôle est précisé à l'article 7 du cahier des charges ;

- **Respect de l'équilibre économique de la concession** : lorsque le concessionnaire est dans la situation où l'environnement juridique, administratif, institutionnel et économique de la concession, ainsi que les conditions de son exploitation, sont tels qu'ils permettent au concessionnaire un juste retour sur investissements selon les prévisions du plan d'affaires de la concession, annexé à la convention et actualisé par le plan de régulation économique le plus récent, qui ont été acceptées par le concédant.

- **Services concédés** : ensemble des prestations et activités que le concessionnaire est chargé d'assurer et fournir aux transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronefs, aux administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, aux passagers et au public de l' (des) aéroport(s), pour le compte du concédant aux fins de bonne exploitation de l'(des) aéroport(s) conformément aux dispositions du cahier des charges.

S'agissant des expressions et termes ci-dessous, ils sont employés avec les acceptations prévues à l'article 2 du code de l'aviation civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) adopté par le Règlement n° 010/00-CEMAC-066-CM-04 du 21 juillet 2000, ci-après dénommé « code de l'aviation civile » :

- Aérodrome ;
- Aéronef ;
- Aire de manoeuvre ;
- Assistance aéroportuaire ;

- Autorité Compétente ;
- Notam.

[D'autres expressions et termes spécifiques à chaque cahier des charges pourront faire l'objet d'une définition ; une liste récapitulative des abréviations utilisées pourra être insérée].

TITRE I : OBJET, DEFINITION ET NATURE DE LA CONCESSION ; DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A LA CONCESSION

CHAPITRE 1 : OBJET, DEFINITION ET NATURE DE LA CONCESSION

Article 1 : Objet et définition de la concession

1.1. La concession porte sur la conception, le financement, la construction, l'exploitation, l'entretien et le développement d'un ou plusieurs aéroport(s) dans les limites du périmètre de la concession et durant la période de concession, conformément aux dispositions du présent cahier des charges.

Sont systématiquement exclus de la concession :
- Les activités liées aux opérations militaires ;
- Les services qui relèvent de la souveraineté de l'Etat (douane, immigration, santé, police, gendarmerie) ;
- Les services de navigation aérienne, c'est-à-dire les services d'assistance météorologique, de circulation aérienne, d'information aéronautique, de communication - navigation - surveillance, qui sont assurés par [désignation du ou des prestataire(s) des services de navigation aérienne], à l'exception des tâches expressément déléguées par le concédant au concessionnaire ;
- La sûreté aéroportuaire qui est assurée par l'agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et/ou d'autres services de l'Etat ;
- L'entretien et la maintenance des domaines et des locaux de l'ANAC.

Peuvent également être exclus de la concession, en tout ou pour partie seulement, d'un commun accord entre le concédant et le concessionnaire ou en vertu de la législation applicable spécifiquement à l'aéroport objet de la concession :

- Les services de Sécurité Incendie, sauvetage et prévention du péril animalier ;
- L'assistance aéroportuaire ;
- L'entretien et la maintenance des domaines et des locaux des pavillons présidentiels ;
- L'entretien et la maintenance des domaines et des locaux des aéroclubs de l'aéroport.

1.2. Une convention de concession conclue entre le concédant et le concessionnaire vaut acceptation du cahier des charges de la concession et a pour objet de fixer dans chaque cas le cadre précis des droits et obligations des deux parties. Elle précise notamment :

- L'(es) aéroport(s) objet(s) de la concession ;
- La liste des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels et réseaux inclus dans la concession ;
- La durée de la concession ;
- La liste des contrats conclus antérieurement par le concédant ou le précédent exploitant et dont le concessionnaire poursuit l'exécution ;
- La liste des investissements à réaliser par le concessionnaire et/ou le concédant ;
- Les conditions spécifiques d'application de certains articles du présent cahier des charges.

La convention est complétée, s'il y a lieu, par des protocoles destinés à préciser certaines mesures techniques d'exécution. Ces protocoles sont conclus entre le concessionnaire et, selon le cas, les organismes publics ou privés gestionnaires des services exclus de la concession listés ci-dessus.

Article 2 : Périmètre de la concession

2.1. Le périmètre de la concession est délimité par l'emprise foncière (le site) de l'aéroport [limites domaniales de l'aéroport à spécifier dans une annexe en distinguant clairement les zones concédées de celles qui ne le sont pas].

S'agissant des terrains nécessaires, sur l'aérodrome, à l'implantation des équipements et installations requis pour l'exercice des activités et services exclus de la concession qui sont listés à l'article 1 ci-dessus, sauf l'assistance aéroportuaire, ceux-ci sont soit non concédés, soit mis à disposition gratuitement par le concessionnaire.

Des terrains additionnels peuvent être intégrés au périmètre de la concession après la date de signature au moyen de procès-verbaux d'incorporation signés par les parties ; l'annexe délimitant l'emprise foncière de l'aéroport est mise à jour en conséquence.

Inversement, si des terrains de la concession se révèlent nécessaires pour l'exercice des missions de l'Etat ou de ses établissements publics relatives au fonctionnement de l'aéroport, ils peuvent être retirés de la concession par décision du concédant moyennant le versement d'une indemnité réparant le préjudice matériel, direct et certain, subi par le concessionnaire.

Le périmètre de la concession comprend l'ensemble des biens meubles et immeubles incorporés conformément aux dispositions de l'article 4 - paragraphe 4.1.1 ci-dessous [liste des biens du périmètre de la concession à établir dans une annexe].

2.2. Les parties précisent dans le cahier des charges les modalités selon lesquelles le concédant garantit qu'il jouit de la pleine propriété des terrains constitutifs de l'emprise foncière, de la concession.

Le concédant et ses préposés bénéficient d'un passage suffisant pour assurer la desserte complète des dépendances enclavées qu'ils occupent au sein de l'emprise aéroportuaire et qui n'ont pas été concédées.

2.3. Avant la date de début des activités, et en tout état de cause six (6) mois au plus tard après la date de signature, un état des lieux nominatif et descriptif des biens incorporés au périmètre de la concession à la date de signature est dressé contradictoirement par les parties [état des lieux à joindre à la convention dans une annexe].
L'état des lieux précise la nature et l'état physique et fonctionnel desdits biens. Il peut en outre être complété par des plans, rapports d'expertise et documents pertinents pour l'identification des biens [à joindre en annexe].

Les parties peuvent décider que le concessionnaire fera, si nécessaire, établir à ses frais et dans le délai fixé par le concédant, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains incorporés à la concession.

Article 3 : Période de concession

Sous réserve des clauses de fin de concession prévues au Titre IV, la concession est consentie au bénéfice du concessionnaire à compter de la date de début des activités, pour une durée fixée par la convention de concession dans les limites résultant des dispositions législatives et réglementaires applicables.

La concession prend fin à la date de son dernier anniversaire conformément à sa durée originelle fixee, ou à la durée de son dernier renouvellement, sous réserve de toute modification de la durée convenue entre les parties.

Article 4 : Régime des biens

Les biens exploités par le concessionnaire dans le cadre de la concession sont classée en plusieurs catégories : les biens de retour, les biens de reprise et les biens propres. Le concédant et le concessionnaire précisent autant que de besoin les critères de classement des biens dans ces trois catégories, sans préjudice des dispositions du présent article.

4.1. Nature juridique des biens de retour

4.1.1. Définition des biens de retour

Les biens de retour sont :
- Les biens meubles (matériels et tout autre objet mobilier) et immeubles (terrains, clôtures, ouvrages, bâtiments, installations, réseaux) acquis ou réalisés par l'Etat congolais et mis à disposition du concessionnaire (ce sont les « biens concédés »), que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension ;
- Les biens immeubles nécessaires ou utiles à l'exploitation de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension ;
- Les biens meubles nécessaires à l'exploitation de la concession, réalisés ou acquis par le concessionnaire, que ce soit pour des besoins de renouvellement ou d'extension.

Les biens de retour sont incorporés au périmètre de la concession dès leur mise à disposition, achèvement ou acquisition ; les biens de retour sont listés dans l'annexe mentionnée à l'article 2 - paragraphe 2.1 ci-dessus.

Lorsque ces biens sont affectés à l'exploitation de la concession dès la date de signature, ils sont réputés être incorporés à l'origine au périmètre de la concession et font l'objet d'un état des lieux contradictoire tel que visé à l'article 2 - paragraphe 2.3 ci-dessus.

Lorsque ces biens sont incorporés au périmètre de la concession après la date de signature, un procès-verbal d'incorporation est établi contradictoirement par les parties dès que lesdits biens sont acquis, réalisés ou mis à disposition. Le procès-verbal nomme et décrit les biens incorporés, et mentionne la date d'incorporation, la nature, l'état physique et fonctionnel, et la valeur desdits biens.

Les annexes constituées par la liste des biens de retour et l'état des lieux sont tenues à jour au fur et à mesure de l'établissement des procès-verbaux d'incorporation. ,

Les bâtiments construits à leurs frais par les bénéficiaires d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) de terrains nus en vue de bâtir peuvent être incorporés au périmètre de la concession à l'issue du titre d'occupation si leur maintien en l'état a été prévu expressément par ledit titre d'occupation ou si le concédant renonce en tout ou partie à leur démolition.

Le concessionnaire accepte les biens concédés dans l'état où ils se trouvent, sauf recours en garantie décennale et biennale et sous réserve des vices cachés.

4.1.2. Situation des biens de retour

Les biens immeubles incorporés au périmètre de la concession, qu'ils soient immeubles par nature ou par destination, sont propriété du concédant dès leur incorporation et s'incorporent parallèlement au domaine de l'Etat. Ils sont donc inaliénables, imprescriptibles, incessibles et insaisissables et ne peuvent être grevés d'aucun droit ou sûreté réels sauf décision expresse du concédant.

Les objets mobiliers incorporés au périmètre de la concession sont également propriété du concédant dès leur incorporation et s'incorporent parallèlement au domaine de l'Etat. Ils sont donc imprescriptibles, incessibles et insaisissables mais peuvent être aliénés par le concessionnaire à condition d'être immédiatement remplacés par ce dernier et que le représentant du concédant donne son accord.

Sans préjudice des dispositions de l'article 2 - paragraphe 2.1 ci-dessus, le concédant ne peut retirer du périmètre de la concession quelque bien meuble ou immeuble que ce soit qui aura fait l'objet d'une incorporation dans les conditions fixées ci-dessus, sauf accord exprès du concessionnaire.

Le concessionnaire a l'usage exclusif des biens incorporés au périmètre de la concession. Le concédant doit se comporter en bon père de famille et intenter contre les tiers toutes mesures et actions nécessaires pour assurer l'utilisation normale par le concessionnaire desdits biens (actions en garantie décennale, actions contre les vices cachés ou les vices de conception à l'encontre des constructeurs pour les biens immeubles, et des fournisseurs pour les biens meubles).

Les biens de retour reviennent obligatoirement à l'Etat en fin de concession dans les conditions prévues à l'article 57 du présent cahier des charges.

4.2. Nature juridique des biens de reprise et des biens propres

4.2.1. Le concessionnaire utilise pour l'exploitation de l'aéroport des biens autres que les biens de retour, qu'il a réalisés ou acquis sur ses capitaux propres ou sur les ressources du périmètre de la concession, et qu'il met à la disposition de la concession.

Les biens de reprise sont les biens meubles acquis ou réalisés par le concessionnaire, qui sont utiles à l'exploitation de l'aéroport et qui ne viennent pas en remplacement, nombre pour nombre, d'objets mobiliers antérieurement incorporés au domaine concédé dans les conditions d'incorporation définies ci-dessus. Ces biens peuvent être repris par le concédant en fin de concession à sa demande, si ce dernier estime qu'ils peuvent continuer à être utiles à l'exploitation de l'aéroport, dans les conditions prévues à l'article 57 du présent cahier des charges.

Les biens propres sont les biens non financés, même pour partie, par des ressources de la concession ; ils ne sont ni nécessaires ni utiles à la poursuite de l'exploitation de la concession et ont vocation à rester dans le patrimoine du concessionnaire. Le sort des biens propres en fin de concession est détaillé à l'article 57 du présent cahier des charges.

Les parties tiennent contradictoirement la liste des biens autres que les biens de retour qui sont utilisés par le concessionnaire dans le cadre de la concession, en distinguant les biens propres des biens de reprise. Ladite liste doit être établie et mise à jour au fur et à mesure que des biens de reprise ou des biens propres sont utilisés par le concessionnaire dans le cadre de la concession. La liste des biens de reprise mentionne leur valeur à la date de leur mise à disposition.

4.2.2. Les biens de reprise et les biens propres appartiennent en pleine propriété au concessionnaire jusqu'à la fin de la période de concession. Le concessionnaire peut à tout moment aliéner ces biens sous réserve d'en aviser le représentant du concédant.

4.3. Cas particulier des stocks et approvisionnements

Le concessionnaire reprend dans les conditions et limites prévues par le cahier des charges les stocks et approvisionnements constitués par le précédent exploitant et nécessaires au fonctionnement de l'aéroport.

Article 5 : Contrats ou engagements conclus avec des tiers antérieurement à l'entrée en vigueur de la concession

5.1. Le concessionnaire est libre de se substituer au concédant, ou au précédent exploitant de l'aéroport, dans l'exercice des droits et obligations de ce(s) dernier(s) au regard de personnes qui seraient bénéficiaires de contrats ou engagements conclus antérieurement à la date de signature de la convention (ci-après dénommés « engagements antérieurs »), tels que, entre autres, des marchés, des sous-traitances, des locations, des AOT, des préfinancements.

Le cahier des charges précise :

- Les modalités, conditions et limites de la reprise par le concessionnaire de tout ou partie des engagements antérieurs, en indiquant notamment la date d'effet des éventuelles substitutions et la prise en charge des responsabilités techniques, administratives, financières et juridiques découlant desdits engagements ;
- Les dispositions à prendre vis-à-vis des tiers en cas de non reprise des engagements antérieurs.

La responsabilité du concessionnaire ne peut être mise en cause pour des faits liés à un engagement antérieur qu'il ne reprend pas.

Le cas échéant, la liste des engagements antérieurs repris par le concessionnaire est établie au plus tard avant la date de début des activités [liste de ces engagements à établir dans une annexe].

Au cas où le concédant serait tenu de verser une indemnité ou de reprendre un passif au précédent exploitant, les parties précisent dans le cahier des charges qui, du concessionnaire ou du concédant, verse cette indemnité ou reprend ce passif.

5.2. Le sort du personnel du précédent exploitant affecté à l'exploitation de l'aéroport est fixé par le concédant et le concessionnaire dans le cahier des charges, dans les limites résultant des dispositions législatives et réglementaires applicables.

Toutefois, le concessionnaire s'engage à accorder, à compétence, qualification et coûts égaux, une priorité d'embauche aux agents du précédent

exploitant relevant des métiers de la gestion aéroportuaire.

CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES A LA CONCESSION

Article 6 : Plan de régulation économique et de perspectives à moyen et long terme

6.1. Le concessionnaire établit en concertation avec le concédant un plan de régulation économique sur cinq (5) ans, destiné à prévoir les évolutions stratégiques, financières et budgétaires de la concession et à fixer en conséquences les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires réglementées afin d'assurer l'équilibre financier et l'équilibre économique de la concession.

Le plan de régulation économique comporte notamment :

- Le contexte et la situation présente de l'aérodrome en termes de trafic et investissements réalisés ;
- Les hypothèses d'évolution de trafic retenues ;
- Les objectifs généraux de développement, traduits notamment dans la liste des principaux investissements envisagés pour la période à venir, à joindre au programme d'investissement prévu à l'article 16 ci-dessous, qui est ainsi actualisé ;
- Les objectifs de qualité de service ;
- Les objectifs économiques et financiers de la concession traduits dans le plan d'affaires annexé à la convention, qui comprend un plan de financement, un plan de trésorerie, des comptes de résultats et les fourchettes d'évolution des principaux ratios financiers ;
- La proposition des évolutions tarifaires des redevances aéroportuaires réglementées.

Le premier plan de régulation économique est établi pour la période de cinq (5) ans suivant les cinq (5) premières années de la concession à compter de la date de début des activités.

Les parties précisent dans le cahier des charges les modalités de négociation du plan entre le concédant et le concessionnaire. En cas de désaccord persistant, aucun plan de régulation économique n'entrera en application pour la période concernée.

Toute disposition du plan entraînant une modification de la convention et/ou de ses annexes, dont le cahier des charges, doit faire l'objet d'un avenant.

Les parties prévoient dans le cahier des charges les conditions et limites dans lesquelles les nouveaux tarifs des redevances aéroportuaires réglementées s'appliquent lorsque le plan de régulation économique, tel qu'il a été accepté par les parties, prévoit de telles modifications. Cet alinéa ne fait pas obstacle à l'utilisation des dispositions éventuellement prévues par l'article 45 ci-dessous pour demander la révision des redevances aéroportuaires réglementées selon d'autres modalités.

6.2. Les parties peuvent également prévoir que le concessionnaire présente annuellement aux transporteurs aériens présents sur l'aéroport l'analyse de ses perspectives d'exploitation pour les moyen et long termes, en reprenant, après les avoir actualisées, les informations du plan de régulation économique le plus récent.

Article 7 : Le Bureau de Contrôle et de Supervision

7. 1. Le Bureau de Contrôle et de Supervision (BCS), organe de l'Etat créé par Décret ou Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile qui fixe ses modalités de fonctionnement, est le représentant du concédant et agit « au nom et pour le compte du concédant ». A ce titre, toute action incombant au concédant ou représentant du concédant selon les termes de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, est une action réalisée dans les faits par le(s) représentant(s) du BCS dûment habilités à cet effet.

7.2. La supervision de la concession et le contrôle du respect des obligations faites au concessionnaire par la convention sont assurés par le BCS.

Le contrôle peut être effectué sur pièces et sur place, et le concessionnaire prête son concours et fournit tout document nécessaire au contrôle. Le BCS a le droit d'inspecter, en présence du concessionnaire, l'état des biens incorporés au périmètre de la concession moyennant un préavis de [durée à déterminer conjointement par les parties], à intervalles et pour des durées d'inspections raisonnables.

7.3. Le BCS est l'interlocuteur direct du concessionnaire pour toute question liée à la gestion de l'aéroport, qui relève en droit interne de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile. En matière fiscale, douanière et sociale, le concessionnaire s'adresse directement aux organismes compétents de la République du Congo.

Le BCS est consulté et dialogue avec le concessionnaire autant que de besoin.

Article 8 : Date de début des activités et conditions suspensives

Tout concessionnaire d'aéroport doit être agréé en qualité de gestionnaire de l'aéroport par arrêté publié au Journal Officiel.

Les parties précisent dans la cahier des charges un délai maximum entre la date de signature et la date de début des activités, sous réserve de la réalisation

de conditions suspensives dù début des activités qui sont détaillées dans le cahier des charges.
Le non respect des conditions suspensives par l'une des parties après expiration du délai maximum fixé entre la date de signature et la date de début des activités permet à l'autre partie de déclarer la convention nulle et non avenue.

La date de début des activités doit être constatée par les parties dans un procès-verbal [procès-verbal à joindre en annexe].

TITRE II : EXECUTION DE LA CONCESSION

CHAPITRE 1 : REGIME DES TRAVAUX

Article 9 : Principes généraux

Tous les travaux sur l'aéroport doivent, sauf dérogation expresse accordée par le représentant du concédant, être compatibles avec :
- Les documents établis en application de l'article 15 du présent cahier des charges ;
- Les servitudes aéronautiques et radioélectriques ;
- Les surfaces libres d'obstacles ou les surfaces d'évaluation d'obstacles relatives aux approches de précision ;
- Le fonctionnement des équipements radioélectriques de la navigation aérienne ;
- L'exécution des services de la navigation aérienne, y compris le service météorologique, dont les conditions d'exercice ne doivent pas être dégradées.

D'autres normes et règles de référence pour l'exécution des travaux peuvent être mentionnées par les parties dans chaque cahier des charges dès lors que les principes listés ci-dessus sont respectés a minima. Le cas échéant, en cas de contradiction entre lesdites normes et règles de référence et la législation en vigueur en République du Congo, cette dernière prévaut.

Les parties précisent autant que de besoin, soit dans le cahier des charges, soit dans des protocoles établis après la date de signature de la convention, les modalités de concertation et de coordination entre les différents intervenants sur l'aéroport concernant leurs projets de travaux respectifs et la compatibilité de ces travaux avec les contraintes de l'exploitation aéroportuaire et l'exercice des missions des uns et des autres.

Egalement, les parties précisent autant que de besoin dans le cahier des charges les modalités d'organisation des chantiers de façon à perturber le moins possible la circulation au sol des aéronefs et des véhicules et à respecter les normes et règles applicables en matière de sécurité et sûreté aéroportuaire.

Article 10 : Etapes de conception des travaux

Pour tous projets que le concessionnaire envisage de réaliser sur l'aéroport qui ne seraient pas prévus dans un programme d'investissements annexé à la convention, soit à la date de signature de celle-ci, soit par avenant durant la période de concession, le concessionnaire soumet au concédant pour approbation préalable un dossier d'investissement précisant la nature et la consistance du projet, sa localisation, les objectifs poursuivis, son impact sur l'exploitation de la plateforme et une estimation de son coût.

Pour tous projets que le concessionnaire envisage de réaliser sur l'aéroport, le concessionnaire fournit au concédant un avant-projet sommaire et, une fois ce dernier accepté, un avant-projet détaillé. Le concédant dispose d'un délai de quarante cinq (45) jours à compter de la date de réception des documents pour délivrer son visa, étant entendu que son absence de réponse à l'expiration de ce délai vaudra approbation.

Article 11 : Dispositions particulières applicables aux travaux à la charge du concessionnaire

Les parties détaillent dans le cahier des charges les modalités d'exécution des travaux à la charge du concessionnaire, et notamment les droits, obligations et responsabilités de chaque partie relativement à :
- L'obtention des autorisations administratives de constructions ;
- L'obtention des informations sur les sondages géotechniques ;
- L'exécution des marchés ;
- Le contrôle des travaux ;
- La réception provisoire et la réception définitive des travaux.

Les parties peuvent aussi détailler les modalités d'exécution des opérations d'équipements non liés au service public aéroportuaire.

Article 12 : Dispositions particulières applicables aux travaux à la charge du concédant

Le cas échéant, les parties détaillent dans le cahier des charges les modalités d'exécution des travaux à la charge du concédant dans le périmètre de la concession, et notamment les droits, obligations et responsabilités de chaque partie relativement à :
- La conception et la préparation des travaux ;
- La réception provisoire et la réception définitive des travaux.

Le concessionnaire ne peut être tenu pour responsable des conséquences résultant de la non prise en compte par le concédant, dans un délai de quatre vingt dix (90) jours à compter de leur notification, des réserves que le concessionnaire aurait émises lors de la réception des travaux réalisés à la charge du concédant.

CHAPITRE 2 : ASSURANCES ET REGIME DE RESPONSABILITE

Article 13 : Assurances
Le concessionnaire se garantit contre les con-

séquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de la concession.

Le concessionnaire se garantit contre le risque de sinistres pouvant affecter les installations concédées et garantit à ce titre l'Etat contre le recours des tiers. En cas de sinistre, le concessionnaire utilise l'indemnisation à la reconstitution du bien sinistré

La souscription des polices d'assurance requises doit se faire au plus tard avant la date du début des activités auprès de compagnies d'assurances réputées solvables et agréées en République du Congo ; le concessionnaire renouvelle les polices d'assurance de façon â garantir sa couverture jusqu'à la fin de la période de concession. .

Le concessionnaire devra notifier au concédant, dans un délai raisonnable, tout événement qui met en jeu ses polices d'assurances.
Le concessionnaire exige des occupants du domaine concédé qui n'ont pas souscrit aux polices d'assurance du concessionnaire qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

Les parties précisent qui, du concédant ou du concessionnaire, prend en charge les sommes dues en cas d'événements non couverts par les assurances.

Article 14 : Responsabilité du concessionnaire et du concédant

14.1. A partir de la date du début des activités, les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectuées pour la prestation de services assurés par le concessionnaire ou sous sa responsabilité, dans le périmètre de concession, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du concessionnaire dans les conditions du droit commun congolais.

Les parties peuvent préciser autant que de besoin les cas dans lesquels la responsabilité du concessionnaire ne peut être mise en cause.

14.2. Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectués pour la prestation de services assurés par le concédant ou sous sa responsabilité, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du concédant dans les conditions du droit commun congolais.

Le concédant garantit également le concessionnaire contre tout recours judiciaire, ou sanction administrative, de quelque sorte que ce soit, lié à des vices structurels des biens concédés ou lié à l'exploitation de l'aéroport par le précédent exploitant à compter de la date de signature de la convention.

CHAPITRE 3 : INVESTISSEMENTS ET DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT

Article 15 : Schémas directeurs de l'aéroport

Le concédant fixe, dans un schéma directeur, les grandes orientations du développement des infrastructures et installations de l'aéroport, notamment en ce qui concerne les pistes, les voies de circulation principales destinées aux aéronefs, les zones d'installations, et les caractéristiques principales des dégagements aéronautiques et radioélectriques qu'exige leur fonctionnement, qui s'imposent alors au concessionnaire. Le schéma directeur de l'aéroport approuvé par le concédant est annexé à la convention.

A la demande du concédant ou de sa propre initiative, le concessionnaire établit et met à jour le schéma directeur qui précise, dans le cadre des orientations susmentionnées et, le cas échéant, à différents stades de développement de l'aéroport, la localisation et le dimensionnement des différentes infrastructures et installations. Ce schéma directeur mis à jour est approuvé par le concédant. Les parties peuvent convenir que la mise à jour est faite systématiquement en cas de modification notoire des hypothèses prises lors de l'établissement du schéma directeur d'un aéroport, et/ou selon une périodicité qu'elles auront fixée d'avance d'un commun accord.

Article 16 : Obligations d'investissement du concessionnaire

16.1. Le concessionnaire assure l'aménagement et le développement de l'aéroport de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs. Il réalise les investissements nécessaires à cet effet qui sont prévus à la date de signature de la convention dans un programme d'investissement annexé à la convention de concession et actualisé conformément à l'article 6 du présent cahier des charges.

La non réalisation ou le retard dans la réalisation des investissements par le concessionnaire entraîne des pénalités ; cependant, les parties peuvent prévoir des causes exonératoire des obligations d'investissement du concessionnaire, voire même des motifs pour son indemnisation, dans les cas où la non réalisation ou le retard dans la réalisation des investissements ne relève pas directement de la responsabilité du concessionnaire.

16.2. Les parties peuvent convenir que, pour tous les investissements non prévus par le programme d'investissement mais nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, que ce soit à titre de renouvellement ou d'extension, ceux-ci font l'objet d'un avenant à la convention sans que le concessionnaire ne s'oblige par avance à réaliser les investissements concernés. En l'absence de précision sur la façon de procéder en cas de nécessité de réalisation d'investissements non prévus par le programme d'investissement, les dispositions de l'article 10 du présent cahier des charges

s'appliquent.

16.3. Les parties peuvent convenir de conditions résolutoires liées aux obligations d'investissement du concessionnaire.

16.4. Si les parties s'accordent sur le fait que le concédant peut imposer à titre exceptionnel au concessionnaire la réalisation d'un investissement nécessaire au respect des obligations de ce dernier, le cahier des charges doit préciser les modalités de compensation financière due au concessionnaire, ainsi que la procédure à suivre.

Article 17 : Obligations d'investissement du concédant

Les parties peuvent décider que le concédant doit réaliser des investissements sur le périmètre de la concession durant la période de concession. Ces investissements sont prévus à la date de signature dans un programme d'investissement qui est annexé à la convention de concession et éventuellement actualisé par avenant.

CHAPITRE 4 : EXPLOITATION

SECTION 1 : MISSIONS DU CONCEDANT ET DE SES ETABLISSEMENTS PUBLICS : DEFINITION ET CONDITIONS D'EXERCICE

Article 18 : Accès au sein de l'emprise géographique de l'aéroport

Pour l'exercice des missions du concédant et de ses établissements, le concessionnaire garantit l'accès de leurs agents ainsi que des personnes agissant pour leur compte aux installations aéroportuaires concédées.

Article 19 : Services de navigation aérienne

19.1. Les services de navigation aérienne, y compris de météorologie aéronautique, sont rendus sur l'aéroport, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, par l'ANAC et/ou par un(des) prestataire(s) de service(s), public(s) ou privé(s), à qui le ministre chargé de l'aviation civile confie, par voie de convention, l'exécution de tout ou partie de ces services.

L'installation, l'entretien, l'exploitation des équipements, notamment le balisage lumineux et les indicateurs visuels de pente d'approche, le renouvellement des terrains, bâtiments et équipements, nécessaires à la fourniture des services objets du présent article, et leur financement, sont assurés par le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne.

En cas de défaillance du(des) prestataire(s) des services de navigation aérienne, qui entraîne une impossibilité totale ou partielle pour le concessionnaire d'assurer ses propres obligations, celui-ci ne saurait se voir opposer des pénalités prévues à l'article 63 du présent cahier des charges.

19.2. Un (des) protocole(s) est (sont) signé(s) entre le concessionnaire et le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne afin d'organiser leur intervention sur les aires de mouvement conformément aux dispositions de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, et de la réglementation en vigueur en République du Congo. Ces protocoles sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile pour information.

19.3. Le concessionnaire garantit le passage gratuit des supports de télécommunication nécessaires aux services de navigation aérienne. Il réalise et entretient, si nécessaire et sans frais à la charge du(des) prestataire(s) de services de navigation aérienne, les voies d'accès aux installations utilisées pour l'exécution de ces services, telles que les aides radioélectriques à l'atterrissage et les antennes de radiotéléphonie et de radiodétection.

19.4. Si nécessaire, le concessionnaire peut être amené à mettre à disposition du(des) prestataire(s) de services de navigation aérienne les terrains, bâtiments, locaux, aménagements et places de stationnement automobile nécessaires à ses(leurs) activités. Le cas échéant, le(s) prestataire(s) de service est(sont) libres d'y installer, après concertation avec le concessionnaire, les aménagements et équipements nécessaires à l'accomplissement de ses(leurs) missions.

Sur demande du prestataire de service, la cassure la fourniture de l'énergie normale et de secours nécessaires aux équipements de celui-ci, le raccordement aux réseaux de télécommunication interne de l'aéroport, et les services associés tels que nettoyage, gardiennage, entretien, maintenance, confort climatique, et fluides. Ces prestations peuvent être prévues dès la signature de la convention de concession.

L'ensemble des prestations prévues dans ce paragraphe 19.4 du présent article fait l'objet d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

19.5. Consultation et échanges d'informations

Le concessionnaire est tenu d'informer l'ANAC et/ou le(s) prestataire(s) des, services de navigation aérienne de tous dysfonctionnements et anomalies affectant l'exploitation régulière de l'aéroport, dans l'objectif d'une publication dans les réseaux d'information appropriés (Publications d'informations aéronautiques et Notams).

Le concessionnaire et l'ANAC et/ou le(s) prestataire(s) de services de navigatjon aérienne échangent les données dont ils disposent sur l'état de préparation et le déroulement des vols ainsi que celles qui sont nécessaires à l'établissement de l'information aéronautique selon les modalités réglementaires.

Les protocoles signés entre le concessionnaire et le (s) prestataire(s) des services de navigation aérienne pré-

cisent les modalités d'échange d'informations concernant tout événement pouvant les affecter sur l'aérodrome.

Article 20 : Sûreté de l'aéroport et du trafic

20.1. La sûreté de l'aéroport et du trafic est de la responsabilité exclusive du gouvernement de la République du Congo, à travers l'ANAC et autres services de l'Etat.

L'Etat exécute et finance toutes les missions y afférentes, notamment la mise en place de personnels de sûreté de l'aéroport, les investissements dans les équipements de sûreté et la maintenance de ces équipements.

20.2. Les parties précisent autant que de besoin dans le cahier des charges les modalités de concertation entre le concessionnaire et le concédant pour assurer la sûreté aéroportuaire.

Article 21 : Services de l'Etat en charge de l'urbanisme

21.1. La planification de l'urbanisation des zones adjacentes au périmètre de la concession ainsi que la mise en place des procédures y afférentes sont de la responsabilité exclusive de l'Etat, mais ce dernier consulte le concessionnaire en la matière.

Le concessionnaire est tenu de faire connaître son avis lors des enquêtes publiques ouvertes au titre de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme intéressant l'aérodrome.

21.2. Le concessionnaire est consulté lors de l'élaboration des plans de servitudes relatifs à l'activité de l'aéroport.

Article 22 : Administrations chargées des contrôles aux frontières et de la sécurité publique

22.1. Terrains, locaux, places de stationnement automobile et aménagements

Le concessionnaire met gratuitement à la disposition des services de l'Etat chargés des contrôles aux frontières et de la sécurité dans les parties de l'aéroport ouvertes au public (douanes, santé, police, gendarmerie) les terrains, locaux, places de stationnement automobile et aménagements, qui sont strictement nécessaires à l'exercice de leurs missions relatives au fonctionnement de l'aéroport. Le concessionnaire en assure gratuitement la fourniture en eau et en électricité.

Les parties précisent dans chaque cahier des charges les éléments qui, parmi ceux cités ci-avant, sont effectivement mis gratuitement à la disposition des services de l'Etat chargés des contrôles aux frontières et de la sécurité publique, en tenant compte des besoins particuliers desdits services et du contexte particulier de l'aéroport objet de la concession.

Les parties peuvent convenir que, sur demande des services concernés, le concessionnaire fournit les prestations associées aux locaux occupés telles que celles relatives au rjettoyage, au confort climatique, au gardiennage, à la maintenance et aux équipements téléphoniques. Ces prestations font l'objet d'une rémunération à concurrence des coûts supportés par le concessionnaire et définie dans des conventions d'application.

22.2. Consultation

Les administrations chargées du contrôle aux frontières sur l'aéroport et le concessionnaire déterminent en coordination les horaires de fonctionnement de leurs services, selon les consignes d'exploitation prévues à l'article 30 du présent cahier des charges.

Article 23 : Autres administrations de l'Etat

S'agissant des services de l'Etat pour lesquels les conditions de mise à disposition par le concessionnaire des terrains, bâtiments, locaux, places de stationnement automobile et aménagements nécessaires à l'exercice de leurs missions sur l'aéroport ne sont pas traitées à l'article 22 - paragraphe 22.1 ci-dessus, les parties définissent dans le cahier des charges les conditions dans lesquelles le concessionnaire fournit les terrains, bâtiments, locaux, places de stationnement automobile et aménagements demandés par les services de l'Etat, dans la mesure d'une disponibilité suffisante et de là vocation du domaine public aéronautique, et en tenant compte de la nature des missions des services de l'Etat concernés sur l'aéroport.

Article 24 : Personnalités de marque

A la demande de l'ambassadeur directeur du protocole national, le concessionnaire met à la disposition des personnalités dont la liste est établie par le gouvernement les locaux appropriés pour leur accueil et assure, le cas échéant, les prestations de service associées. Les frais correspondants sont pris en charge par l'Etat.

Article 25 : Mise à disposition exceptionnelle des installations et services de la concession

25.1. Plan de secours

Sous réserve des priorités qui seraient prescrites par les consignes d'exploitation traitant cette situation, en cas d'urgence, et à la requête des services de l'Etat, le concessionnaire met immédiatement à leur disposition et/ou à la disposition des usagers aéronautiques désignés par lesdits services, les installations et services de la concession nécessaires, y compris en dehors des horaires d'ouverture, en considération des priorités horaires préalablement déposées par le représentant du concédant et des nécessités éventuelles d'ordre public.

25.2. Réquisition et utilisation du domaine public aéroportuaire par les services de l'Etat

Lorsque la sûreté publique et/ou la sécurité intérieure sont gravement menacées, ou pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que le concédant se substitue temporairement ou définitivement au concessionnaire qui met à la disposition du concédant l'ensemble des biens du périmètre de la concession et des services concédés exigés.

Le concédant se réserve explicitement le droit, dans de telles circonstances, de prendre toute mesure qu'il estimera utile dans la gestion des activités aéroportuaires pour une période dont la durée est fixée par le décret, le concédant restant le seul responsable des biens du périmètre de la concession et services concédés pendant toute la durée de cette réquisition.

Article 26 : Sécurité Incendie, sauvetage et prévention du péril animalier

26.1. Les services de Sécurité Incendie, sauvetage et prévention du péril animalier sur l'aéroport sont assurés, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, par l'ANAC et/ou par un(des) prestataire(s) de service(s), public(s) ou privé(s), à qui le ministre chargé de l'aviation civile confie, par voie de convention, l'exécution de tout ou partie de ces services.

26.2. Le concessionnaire peut se voir confier par le ministre chargé de l'aviation civile l'exécution de tout ou partie des services objets du présent article, selon les modalités et dans les limites qui sont détaillées dans le cahier des charges.

26.3. Le cahier des charges précise les mécanismes de partage de responsabilité et de répartition des tâches entre les différents intervenants dans l'exécution des services objets du présent article ; le cahier des charges est complétée autant que de besoin par des protocoles signés entre lesdits intervenants afin d'organiser leur intervention conformément aux dispositions de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, et de la réglementation en vigueur en République du Congo. Ces protocoles sont transmis au ministre chargé de l'aviation civile pour information.

26.4. En cas de défaillance de l'entité, autre que le concessionnaire, chargée de l'exécution de tout ou partie des services objets du présent article, qui entraîne une impossibilité totale ou partielle pour le concessionnaire d'assurer ses propres obligations, celui-ci ne saurait se voir opposer des pénalités prévues à l'article 63 du présent cahier des charges.

Article 27 : Autres dispositions relatives aux missions du concédant

Les parties peuvent préciser dans le cahier des charges toutes autres modalités d'exercice des missions du concédant, telles que, mais non limitativement, la délivrance des autorisations pour l'emploi du personnel étranger du concessionnaire ou encore le raccordement de la concession aux réseaux public d'eau et d'électricité.

SECTION 2 : CADRE GENERAL DE L'EXPLOITATION

Article 28 : Qualité d'exploitant et principes généraux en matière de gestion aéroportuaire

Le concessionnaire exploite l'aéroport conformément aux dispositions de droit commun relatives à tout exploitant d'aérodrome qui sont en vigueur en République du Congo, ainsi qu'aux dispositions particulières qui lui sont applicables.

En tant qu'exploitant d'aérodromes, il est soumis aux obligations prévues par le code de l'aviation civile de la CEMAC et tout texte relatif aux aérodromes.

En l'absence de normes, procédure et standards techniques en vigueur en République du Congo concernant un ou plusieurs domaine(s) de la gestion aéroportuaire, le concessionnaire fera ses meilleurs efforts pour suivre les normes et pratiques recommandées par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le concessionnaire doit veiller à la bonne exécution des services concédés et à la bonne utilisation des biens incorporés au périmètre de la concession conformément aux dispositions de la convention et de ses annexes, dont le présent cahier des charges.

Les décisions prises par le concessionnaire respectent les principes de transparence et d'égalité de traitement des usagers dès lors que lesdits usagers remplissent les conditions réglementaires ou légales en vigueur en République du Congo en matière d'admission à l'usage des installations aéroportuaires.

Article 29 : Niveau de services

Le concessionnaire fournit un service aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public.

Le concessionnaire est tenu d'assurer dans les aérogares un certain niveau de service selon les critères de l'association internationale du transport aérien (IATA), niveau qui est précisé par les parties dans le cahier de charges.

Article 30 : Consignes d'exploitation et horaires de fonctionnement de l'aéroport

Les installations aéroportuaires et les services concédés sont exploités selon des consignes d'exploitation établies par le concessionnaire après consultation du représentant du concédant, du (des) prestataire(s) des services de navigation aérienne et de toutes autorités étatiques en charge des missions relevant de la souveraineté de l'Etat qui concourent au fonctionnement général de l'aéroport.

Les consignes d'exploitation précisent les horaires de

fonctionnement de l'aéroport, les conditions d'usage des installations aéroportuaires et services concédés, ainsi que les conditions d'accès aux installations aéroportuaires pour le personnel des différents intervenants sur l'aéroport, étant entendu que les consignes d'exploitation ne peuvent avoir pour effet d'interdire ou de restreindre l'accès aux aérodromes de certaines catégories d'usagers.

Ces consignes d'exploitation et leurs modifications sont soumises pour information au représentant du concédant.

Ces consignes d'exploitation sont portées à la connaissance des usagers et du public par tous les moyens appropriés.

Au cas où des difficultés d'exploitation se produisent pouvant affecter de manière exceptionnelle le respect des consignes d'exploitation, le concédant et le concessionnaire s'informent mutuellement des mesures qu'ils sont amenés à prendre pour y remédier. Egalement, les consignes d'exploitation font obligation aux différents intervenants de signaler au concessionnaire tout dysfonctionnement d'équipements ou de services susceptible d'avoir des conséquences pour le service aéroportuaire dont il a la charge.

Article 31 : Coordination entre les intervenants sur l'aéroport et partage d'informations

31.1. Le concessionnaire assure la coordination de l'action des différents intervenants nécessaire au bon fonctionnement du service aéroportuaire ; la coordination se fait notamment par l'établissement de protocoles communs à tous les usagers de l'aéroport et adaptés à chaque activité. Le cahier des charges précise autant que de besoin les aspects du fonctionnement de l'aéroport qui doivent faire l'objet d'une coordination dans le cadre de protocoles.

31.2. Le représentant du concédant prend toutes dispositions utiles pour que le concessionnaire ait accès aux statistiques détenues par les services de police et de douane et portant sur le nombre de passagers de chaque aéronef et le poids de fret transporté.

31.3. Le concessionnaire met en place une permanence sur l'aéroport dont les horaires sont portés à la connaissance des usagers et du public, de même qu'une obligation pour le concessionnaire d'assurer que les usagers et le public disposent, sur l'aéroport, des moyens de joindre dans les meilleurs délais un agent qualifié, en dehors des heures de permanence.

31.4. Les parties peuvent décider de toutes situations ayant un impact quelconque sur la gestion aéroportuaire dans laquelle le concessionnaire est consulté.

31.5. Le représentant du concédant est tenu de communiquer au concessionnaire, éventuellement par l'intermédiaire de l'autorité de police compétente, en temps utile, les consignes particulières de sécurité et de sûreté aéroportuaire applicables en cas exceptionnel.

Article 32 : Règles générales applicables aux contrats passés par le concessionnaire dans le cadre de la concession

32.1. Les actes juridiques du concessionnaire, quelle qu'en soit la forme, sont établis dans le respect des dispositions de la convention et du cahier des charges.

Dans le cas contraire, le concédant peut exiger leur résiliation ou leur modification aux frais du concessionnaire.

32.2. Les contrats passés par le concessionnaire dans le cadre de la concession doivent comporter une clause réservant expressément au concédant la faculté de se substituer au concessionnaire dans le cas où il serait mis fin à la concession.

32.3. A l'exception des contrats de travail, tout acte excédant la période de concession restant à courir à la date d'entrée en vigueur de ceux-ci , est soumis, préalablement à sa conclusion, à l'accord exprès du concédant qui dispose d'un délai de trente (30) jours à compter de sa notification accompagnée de tous les éléments justificatifs, pour faire connaître sa décision au concessionnaire. A défaut de réponse dans ce délai, l'accord du concédant est réputé acquis.

32.4. Le concédant et le concessionnaire peuvent préciser dans le cahier des charges les modalités particulières applicables aux contrats de crédit-bail afin d'éviter que soit contesté le droit de propriété publique dont dispose l'Etat sur les biens incorporés au périmètre de la concession.

Article 33 : Contrats confiant certaines missions du concessionnaire à des tiers

Le concessionnaire a le droit de passer librement des contrats par lesquels il confie à un tiers l'exécution d'un service concédé, à l'exception de ceux de ces contrats portant sur l'aménagement, l'exploitation, ou le développement des ouvrages et installations suivants :

- Les pistes, voies de circulation, aires de stationnement destinées aux aéronefs et balisage lumineux;
- Les aérogares de passager, non compris les installations et services annexes qui ne sont pas strictement nécessaires au service public aéroportuaire ;
- Les infrastructures dont le concessionnaire a la charge en vertu d'une autorisation du concédant.

Pour ces derniers, ils ne peuvent être conclus que si le cahier des charges le prévoit expressément.

Les contrats avec des sous-traitants sont passés par le concessionnaire dans le respect des dispositions de droit commun et de celles particulières qui sont prévues par les parties dans la convention et ses annexes, dont le cahier des charges. Ils sont communiqués par le concessionnaire au représentant du concédant à la demande de ce dernier.

Article 34 : Autorisations d'occupation temporaire

Pour assurer la bonne exécution des services concédés, le concessionnaire peut accorder, à titre précaire et révocable, des AOT sur le domaine public de l'Etat qui lui est concédé. Les AOT doivent être compatibles avec l'exercice du service public aéroportuaire et ses développements prévisibles. Le concessionnaire perçoit au titre de ces AOT des redevances. Le concessionnaire est responsable de la gestion des surfaces faisant objet des AOT.

Les AOT sont soumises aux conditions ci-après :

- Les AOT sont exclusivement régies par les normes légales et réglementaires régissant l'occupation du domaine public. En aucun cas l'occupant ne peut se prévaloir d'une réglementation propre aux baux commerciaux ou aux loyers ordinaires. Les juridictions administratives sont exclusivement compétentes s'agissant de toute difficulté d'interprétation et de tout litige relatifs aux AOT ;
- la durée des AOT ne peut excéder la date d'expiration de la convention sauf en cas d'autorisation expresse du représentant du concédant ;
- A tout moment, pour effectuer les travaux de réaménagement ou d'extension des installations, le concessionnaire peut mettre fin aux AOT. Chaque AOT précise les modalités de détermination de l'indemnité d'éviction à accorder à l'occupant en un tel cas ;
- En cas de résiliation d'une AOT par le concessionnaire avant son échéance normale pour quelque cause que ce soit, le concessionnaire, après une simple sommation par voie d'huissier, peut reprendre l'entière disposition des locaux, terrains ou bâtiments objets de l'autorisation ;
- L'occupant ne peut, dans les locaux ou sur les terrains dont il s'agit, exercer d'autres activités que celles prévues dans l'AOT ;
- Chaque AOT précise le montant des redevances dues par l'occupant au concessionnaire, qui correspondent à la redevance d'occupation domaniale (directement proportionnelle aux surfaces occupées), à laquelle est ajoutée, pour certains usagers, une redevance commerciale (directement proportionnelle au chiffre d'affaires réalisé) ;
- Chaque AOT précise que, au terme de celle-ci, l'intéressé doit quitter les locaux à la date de la fin de l'AOT prévue et remettre ceux-ci en état sans pouvoir prétendre à aucune indemnité.

Le concessionnaire peut accorder à l'occupant des terrains nus en vue d'édifier un bâtiment après la signature d'un protocole d'amortissement dudit bâtiment. Le bâtiment devient propriété de l'Etat congolais et se trouve incorporé dans le périmètre de la concession à la fin de l'AOT.

Article 35 : Continuité des services concédés et mesures conservatoires

35.1. Le concessionnaire prend les dispositions pour assurer, en ce qui concerne les missions dont il a la charge, la mise en oeuvre du principe de continuité des services concédés, le cas échéant en collaboration avec les services de l'Etat et des établissements publics. Il veille à ce que ses cocontractants appliquent le même principe.

Les parties peuvent détailler dans chaque cahier des charges les conditions particulières justifiant la discontinuité des services concédés, tels que la force majeure, la grève, ou le danger grave.

35.2. Si, pour quelque cause que ce soit à l'exception des cas de force majeure, de danger grave ou de grève, les services concédés se trouvent interrompus en totalité ou en partie du fait du concessionnaire, momentanément ou définitivement, le représentant du concédant, après avoir constaté l'interruption et mis le concessionnaire en demeure de reprendre le service dans un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, peut, passé ce délai sans manifestation du concessionnaire, prendre toutes les mesures conservatoires qu'il juge nécessaires en vue d'assurer provisoirement le fonctionnement desdits services sans que le concessionnaire ne puisse formuler de ce fait une réclamation quelconque.

Les mesures conservatoires sont exécutées directement par les services de l'Etat ou confiées par ceux-ci à un tiers ; elles sont réalisées aux frais du concessionnaire.

Les parties peuvent convenir que, par exception au précédent alinéa et à l'article 45 ci-dessous, le concédant pourra prescrire par arrêté la perception par l'Etat de tout ou partie des redevances aéroportuaires prévues à l'article 45, en fonction des frais engendrés par les mesures conservatoires. Les parties peuvent également prévoir d'autres modalités de remboursement des coûts supplémentaires supportés par le concédant.

Le concessionnaire se dégage de toute responsabilité du fait de l'exécution des services interrompus par le tiers qui en prend la responsabilité.

SECTION 3 : MODALITES D'EXPLOITATION

Article 36 : Assistance aéroportuaire

36.1. Le concessionnaire exploite ou met à disposition les infrastructures communes d'assistance aéroportuaire. Le cahier des charges peut également prévoir que le concessionnaire" réalise lesdites infrastructures, si nécessaire.

36.2. Le concessionnaire fournit aux prestataires des services d'assistance aéroportuaire, dans des délais raisonnables, sous forme d'AOT, les locaux directement nécessaires à leurs activités, ainsi que des aires aménagées d'une superficie suffisante pour le stockage de leurs matériels. En cas de contrainte liée

à la capacité de ces aires, le concessionnaire en assure une répartition équitable entre les différents prestataires. Le concessionnaire peut, le cas échéant, satisfaire à cette obligation par la mise à disposition de terrains propres à l'édification de tels locaux. Les parties peuvent prévoir que le concessionnaire satisfait les demandes de locaux et surfaces présentées par les prestataires de service d'assistance aéroportuaire en priorité par rapport à celles émanant d'autres entreprises, sauf les transporteurs aériens.

36.3. Le concessionnaire veille, sans pour autant en être responsable, à ce que les opérations d'assistance aéroportuaire s'effectuent dans des conditions de célérité et de cgmmodité. Le concessionnaire évalue les services fournis par les prestataires d'assistance aéroportuaire. En tant que de besoin, le concessionnaire rend compte des défaillances constatées au concédant et aux autorités compétentes qui prennent toutes les mesures opportunes.

36.4. Le concessionnaire est tenu de communiquer aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs, à leur demande, la liste des prestataires d'assistance aéroportuaire autorisés et les conditions attachées à ces autorisations.

Le concessionnaire tient à jour un système d'information sur le marché de l'assistance aéroportuaire sur l'aéroport et qu'il communique ces informations au concédant.

36.5. Un (des) protocole(s) est (sont) signés entre le concessionnaire et le(s) prestataire(s) des services d'assistance aéroportuaire afin d'organiser leur intervention sur les aires de mouvement.

Article 37 : Exploitation de l'aérodrome

37.1. Le concessionnaire assure l'entretien et la maintenance de toutes les zones et infrastructures aéroportuaires dans le périmètre de la concession (que ce soit des biens de retour, de reprise ou propres) de manière à assurer leur fonctionnement en toute sécurité et efficacité, et de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auquel ils sont destinés (sans préjudice de l'écoulement normal du temps et de l'usure normale de l'ouvrage). Cette obligation d'entretien et de maintenance doit se faire en conformité avec les pratiques usuelles recommandées par l'OACI, et conformément aux procédures de maintenance qui sont élaborées par le concessionnaire en vertu de l'article 42 ci-dessous.

37.2. Le concessionnaire a aussi l'obligation d'adapter et mettre en conformité les infrastructures et équipements aéroportuaires selon les usages en la matière.

37.3. Le concessionnaire doit gérer et éclairer les aires de trafic, les installations terminales, les zones publiques et réservées, et maintenir en bon état les équipements d'éclairage ou de signalisation des bâtiments du périmètre de la concession et demander à tous les autres usagers pour qu'il en soit de même sur les ouvrages dont ces derniers ont la jouissance privative afin de préserver la qualité des prestations des services concédés. La gestion de l'aéroport se fait conformément aux procédures d'exploitation qui sont élaborées par le concessionnaire en vertu de l'article 42 ci-dessous.

37.4. Les parties conviennent dans le cahier des charges des modalités d'enlèvement des objets gênants sur les aires de trafic, y compris les aéronefs hors d'usage.

37.5. Dispositions transitoires

Les parties peuvent convenir que, l'Etat assure à ses frais certaines des tâches mentionnées au présent article.

Article 38 : Participation aux missions de police administrative

38.1. Alerte en cas de menace au fonctionnement de l'aéroport:

Le concessionnaire doit communiquer dans les plus brefs délais à l'autorité de police la plus proche et au concédant, toutes les circonstances qui pourraient influer négativement sur le fonctionnement régulier de l'aéroport (troubles publics, menaces et dommages causés par des tiers, cas de force majeure, danger grave, grève). Il peut assortir cette information d'une demande de suspension immédiate des opérations aériennes.

Les autorités de police et le(s) prestataire(s) des services de navigation aérienne informent le concessionnaire, dans les mêmes conditions, de tout événement de ce type dont ils ont connaissance, et peuvent demander en de tels cas la suspension immédiate de tout ou partie des opérations aéroportuaires.

38.2. Constatation d'incidents, d'accidents ou d'infractions

Toute infraction aux lois et règlements, ou tout accident ou incident significatif dans l'exploitation de l'aéroport, qui aurait été constaté par un préposé du concessionnaire, fait l'objet d'une communication au concédant dans les meilleurs délais.

38.3. Surveillance des installations dans le périmètre de la concession

Le maintien de l'ordre sur le périmètre de la concession est de la seule responsabilité de l'Etat.
Les parties peuvent cependant prévoir que le concessionnaire installe des dispositifs de vidéosurveillance dans les lieux ouverts au public, dans les zones de traitement des bagages et aux abords des aérogares et des parkings avions.

38.4. Application de la réglementation sanitaire

A la demande du ministre chargé de la santé communiquée par l'intermédiaire du représentant du concédant, le concessionnaire procède, dans ses locaux et aux emplacements utiles, à l'apposition d'affiches, fournies par l'Etat, contenant des recommandations sanitaires à l'intention des passagers à destination ou revenant de zones géographiques temporairement touchées par une épidémie.

En cas de menace sanitaire grave ou de pandémie, le concessionnaire met en ceuvre, à la demande du ministre chargé de la santé communiquée par l'intermédiaire du représentant du concédant, des mesures sanitaires particulières, pouvant comprendre notamment des zones d'accueil réservées et des systèmes de détection. Les compensations à apporter au concessionnaire, s'il y a lieu, sont déterminées conformément aux dispositions de l'article 61 cidessous.

Article 39 : Informations à fournir au concédant

39.1. Informations relatives aux infrastructures et à l'exécution du service public

Au plus tard le 30 mars de chaque année, le concessionnaire communique au concédant un compte rendu, pour l'exercice écoulé, de l'exécution de ses missions de service public. Ce compte rendu comporte notamment une analyse de la qualité de service dans le cadre des dispositions de l'article 41 cidessous, le bilan des investissements réalisés, une présentation des actions engagées par le concessionnaire pour l'insertion de l'aéroport dans son environnement, et toute autre information utile voulue par les parties concernant l'exécution des services concédés. Ce compte rendu peut être inclus dans le rapport annuel d'activités.

Les parties peuvent convenir que le programme prévisionnel des investissements pour les cinq (5) années à venir, tel qu'il est décrit dans le plan de régulation économique, est actualisé chaque année avec le détail par opération et les échéanciers des dépenses associées.

Le concessionnaire est tenu de communiquer à tout moment au représentant du concédant, à sa demande, la liste des biens de la concession immobilisés à l'issue du dernier exercice clos.

39.2. Données relatives au trafic

Le concessionnaire fournit, dans les formes et selon la périodicité fixées dans chaque cahier des charges, des données relatives au trafic aérien commercial et non commercial ainsi que des renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation des services qu'il assure en application de la convention et du cahier des charges.

39.3. Informations financières :

Le concessionnaire communique au concédant à sa demande et sous réserve d'un préavis raisonnable, tous les documents comptables et financiers détaillés de la concession portant sur l'exercice comptable précédent, ainsi que les rapports des commissaires aux comptes correspondants.

39.4. Autres informations

Le concessionnaire doit fournir au concédant, selon une périodicité fixée par le ministre chargé de l'aviation civile, les informations suivantes :

- Une synthèse des principaux faits marquants de l'aéroport ;
- L'identité des agents du concessionnaire préposés à l'exploitation de la concession ainsi que celle des intervenants extérieurs agissant pour son compte - le cahier des charges peut prévoir que ces agents et intervenants doivent être agréés par les services de police, de sûreté et de douane compétents ;
- L'information sur les contrats signés par le concessionnaire avec des entreprises tierces.

Article 40 : Audit et certification de l'environnement

40.1. Un audit environnemental de l'emprise de l'aéroport doit être réalisé avant la date de début des activités. Le cahier des charges précise les modalités de choix de l'auditeur, les modalités de prise en charge les frais et procédures liés à l'exécution des recommandations résultant de l'audit environnemental, ainsi que toutes mesures pertinentes pour permettre aux parties la réalisation dudit audit.

40.2. Les frais liés à la certification environnementale sont versés par le concessionnaire à l'autorité de certification. Le calcul de ces frais doit respecte le principe de l'OACI selon lequel les frais de certification couvrent les frais afférents à l'instruction de la demande de certification.

Article 41 : Qualité de service

41.1. Amélioration et contrôle de qualité

Le concessionnaire définit un programme de développement et de contrôle de la qualité des différents services relevant de son exploitation, actualisé chaque année ou dans le cadre du plan de régulation économique, soit tous les cinq (5) ans, afin de promouvoir l'amélioration de la qualité globale des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens. Les parties peuvent prévoir dans le cahier des charges que le concessionnaire associe à l'élaboration dudit programme ses fournisseurs, ses sous-traitants, le concédant et les entreprises ayant une activité sur l'aéroport.

41.2. Mesure de qualité

Le concessionnaire s'engage sur des objectifs de qualité des services rendus aux passagers, au public et aux transporteurs aériens. Le cas échéant, le concessionnaire met en oeuvre et exploite un système d'information relatif à la qualité des services rendus,

constitué d'indicateurs mesurant la fiabilité et la disponibilité des installations et services aéroportuaires fournis aux passagers, au public et aux transporteurs aériens, ainsi que la satisfaction des usagers. Les objectifs de qualité de service sont établis et mesurés sur la base du système d'information prévu par le présent article.

En tout état de cause, le concessionnaire définit, dans un délai d'une (1) année à compter de la date de signature et en concertation avec le concédant, des indicateurs reflétant la qualité des services rendus.

Le concessionnaire informe le concédant de la définition et du mode de détermination de ces indicateurs, dès leur adoption. Il tient à la disposition de ce dernier les mesures de la qualité de service correspondantes.

41.3. Réclamations et observations des usagers

Le concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur les services aéroportuaires. Le cas échéant, les moyens offerts sont portés à la connaissance des usagers. Le concessionnaire assure le suivi de ces réclamations et observations et des suites qui y sont données. Il en dresse chaque année un bilan qui est incorporé au compte rendu mentionné à l'article 39 - paragraphe 39.1 du présent cahier des charges. Dans le cas où le concessionnaire reçoit des réclamations concernant les services de l'Etat, par le biais du BCS.

41.4. Enquête auprès des passagers

Afin notamment d'améliorer l'offre de services aux passagers et au public, le concessionnaire réalise, dans des conditions représentatives de l'activité de l'aéroport et selon une périodicité à déterminer, une enquête auprès des passagers. Cette enquête porte sur des éléments objectifs concernant les passagers (destination du vol, origine et destination du voyage, caractère résident ou non résident du passager, lieu de résidence ou de séjour des passagers dans la zone de chalandise de l'aérodrome, motif du voyage, catégorie socioprofessionnelle), et sur leur satisfaction au regard des services aéroportuaires.

Le résultat de ces enquêtes, ainsi que l'ensemble des données et la description de la méthodologie s'y rapportant, sont tenus à la disposition du concédant.

Ils ne peuvent, sauf accord du concessionnaire, être communiqués à un tiers.

Article 42 : Consignation des procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport

Les parties peuvent préciser dans chaque cahier des charges toute disposition utile concernant l'exploitation de l'aéroport et la maintenance des installations aéroportuaires.
Le concessionnaire a pour obligation d'élaborer les procédures d'exploitation et de maintenance, de l'aéroport qui seront soumises pour approbation au représentant du concédant dans un délai de cinq (5) mois à compter de la date du début des activités. Ces procédures pourront être révisées avec l'accord du représentant du concédant autant que nécessaire.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport comprennent les dispositions concernant les services rendus aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéronefs, telles que, mais non exclusivement :

- Les modalités d'affectation des transporteurs aériens entre les aérogares ;
- Les règles d'allocation des installations et matériels aéroportuaires aux usagers ;
- Les modalités de mise à disposition des locaux et surfaces nécessaires à l'exercice des activités aéronautiques des transporteurs aériens sur l'aéroport ;
- La prise en charge de l'alimentation en eau et électricité des usagers de l'aéroport.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport comprennent les dispositions concernant les services rendus aux entreprises autres que les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs, telles que, mais non exclusivement :

- Les conditions d'accès aux installations aéroportuaires pour ces entreprises ;
- Les dispositions particulières applicables aux entreprises de fret et de poste ;
- Les dispositions particulières applicables aux opérateurs de transport public.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport comprennent les dispositions concernant les services rendus aux passagers et au public, telles que, mais non exclusivement :

- Les conditions d'accès et de circulation sur l'aéroport ;
- Les conditions de circulation dans les aérogares, notamment par la mise en place d'un système de signalisation approprié ;
- L'accueil de certaines catégories de passagers ;
- La mise en place d'un service de secours comprenant une permanence médicale ;
- Le système d'information des passagers ;
- Les dispositions particulières en cas de retards importants.

Les procédures d'exploitation et de maintenance de l'aéroport précisent autant que de besoin les conditions dans lesquelles le concessionnaire doit assurer son obligation de nettoyage des parties intérieures et extérieures des aérogares (passagers et fret) ainsi que d'autres infrastructures aéroportuaires pouvant être concernées, conformément aux bonnes pratiques internationales.

Article 43 : Formation du personnel de l'aéroport

Le concessionnaire a l'obligation d'assurer la formation professionnelle de son personnel conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en République du Congo ainsi que celles contenues dans la convention et ses annexes, dont le

cahier des charges.

TITRE III: DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 44 : Equilibre financier et économique de la concession

44.1. Le concessionnaire doit gérer la concession de façon à en assurer l'équilibre financier, c'est-à-dire l'équilibre de ses comptes. Il doit chercher la couverture de ses charges prioritairement à l'aide des produits perçus sur les usagers, par une tarification appropriée des services rendus et par les revenus tirés du domaine concédé, conformément aux dispositions de l'article 45 ci-dessous.

44.2. Le concessionnaire gère la concession de façon à respecter son équilibre économique. L'équilibre économique s'apprécie sur une période de cinq (5) ans, sans préjudice des dispositions des articles 61 et 64 du présent cahier des charges.

Article 45 : Rémunération perçue par le concessionnaire

45.1. Le concessionnaire perçoit le produit des redevances aéroportuaires, qu'elles soient aéronautiques ou extra aéronautiques, liées au fonctionnement et aux activités exercées dans le cadre de la concession.

Les montants des redevances aéroportuaires réglementées sont fixés par arrêté et les montants des redevances aéroportuaires non réglementées sont fixés librement par le concessionnaire.

Les montants des redevances aéroportuaires et leurs modalités de perception doivent être fixées et publiées par le concessionnaire dans l'enceinte de l'aéroport ou communiquées aux intéressés par tout moyen approprié dans un délai de trente (30) jours avant la date de leur entrée en vigueur.

L'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires est déterminée comme suit :

- L'augmentation par le concessionnaire des redevances non réglementées est libre ;
- Les parties conviennent d'un mécanisme d'évolution des redevances réglementées, qui peut tenir compte de l'équilibre économique de la concession et des dispositions du plan de régulation économique.

45.2. Les parties doivent convenir des conditions et des limites dans lesquelles le concessionnaire a le droit de créer de nouvelles redevances durant la période de concession.

Article 46 : Redevance domaniale ou redevance de concession

Le concessionnaire paie à l'Etat, en contrepartie de l'occupation des terrains, ouvrages, bâtiments et installations concédés et de l'exploitation des biens de la concession, une redevance dont le montant est fixé dans le cahier des charges, de même que les modalités de paiement et les mécanismes de révision du montant.

Article 47 : Contribution au budget du BCS

Le concessionnaire verse une contribution forfaitaire annuelle au budget du BCS dont le montant, les modalités de paiement et les mécanismes de révision du montant, sont fixés par les parties.

Article 48 : Régime fiscal et douanier

Le concessionnaire supporte les impôts et taxes dont il peut être redevable en raison des activités prévues par la concession, dans la limite des exonérations fiscales et dérogations douanières qu'il négocie avec le concédant et qui sont précisées dans le cahier des charges et/ou dans des documents contractuels conclus avec le concédant après la date de signature.

Les parties précisent autant que de besoin les règles permettant de définir les régimes fiscal et douanier de la concession, notamment en matière d'assujettissement à la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) et d'impôt foncier, ainsi que les modalités pour garantir l'application au concessionnaire des régimes fiscal et douanier accordés par la convention.

Article 49 : Régime comptable

Le concessionnaire établit des comptes de la concession séparés de ceux de ses autres activités éventuelles, en procédant, le cas échéant, à la répartition des charges, des produits, des actifs et des passifs communs de façon à refléter fidèlement l'organisation et la structure financière de la société concessionnaire.

Le concessionnaire établit, les comptes de la concession conformément aux prescriptions applicables à sa forme juridique et précisément à celles de l'Acte Uniforme sur le droit comptable de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) ou selon les règles applicables le cas échéant pour les concessions de service public.

Sans préjudice des dispositions particulières de l'article 57 - paragraphe 57.1 ci-dessous, les biens réalisés ou acquis par le concessionnaire font l'objet d'opérations comptables d'amortissements et de provisions conformément à la réglementation en vigueur en République du Congo. Le concessionnaire n'est pas autorisé à amortir les investissements réalisés par l'Etat congolais sur le périmètre de la concession.

Le concessionnaire a l'obligation de faire certifier ses comptes annuels auprès de commissaires aux comptes agréés en République du Congo.

Les parties peuvent convenir que le concession-

naire met en place et exploite un système d'information et une comptabilité analytique identifiant les services publics aéroportuaires des autres activités exercées sur l'aéroport.

Article 50 : Garanties

Les parties peuvent convenir d'une ou plusieurs garantie(s) que le concessionnaire est tenu de constituer pendant la période de concession ou dès la date de signature de la convention, en relation avec une ou plusieurs des obligations dont il a la charge.

Les parties peuvent notamment négocier l'une et/ou l'autre des garanties suivantes :
- Garantie sur le paiement de la redevance de concession ;
- Garantie d'exécution des investissements du concessionnaire qui figurent dans son programme d'investissement annexé à la convention ;
- Garantie sur la remise en état des ouvrages et installations incorporés au périmètre de la concession à la date d'expiration de celle-ci ;
- Garantie sur les mesures conservatoires applicables en cas de manquement grave ou persistant du concessionnaire à ses obligations.

Pour chaque garantie mise en place, le cahier des charges précise son montant, ou les principes de calcul dudit montant, sa forme, les conditions de sa mise en jeu, les conditions de sa mainlevée et restitution au concessionnaire, ainsi que toute autre mesure pertinente pour permettre aux parties de la mettre en jeu.

En cas de garantie de soumission constituée par le concessionnaire, la signature de la convention autorise la mainlevée de cette garantie.

TITRE IV : EXPIRATION DE LA CONCESSION

CHAPITRE 1 : RENOUVELLEMENT ET PROLONGATION DE LA CONCESSION

Article 51 : Traitement d'une demande de renouvellement

Le concessionnaire doit notifier au concédant son éventuelle demande de renouvellement ou prolongation de la concession dans un délai de trente six (36) mois avant le terme de la période de concession. L'accord de renouvellement ou prolongation doit intervenir au moins vingt quatre (24) mois avant ledit terme pour une nouvelle période et aux conditions qui seront précisées dans l'acte de renouvellement ou prolongation.

CHAPITRE 2 : FIN DE LA CONCESSION

SECTION 1 : RESILIATION

Article 52 : Renonciation au bénéfice de la concession

Il peut être mis fin à la concession à tout moment par accord entre les parties, sans préjudice des dispositions du présent cahier des charges en matière de continuité des services concédés. Les parties peuvent décider d'assujettir cette possibilité à la condition que la résiliation de la convention de concession n'entraîne d'effets négatifs ni pour le concédant ni pour le concessionnaire.

La renonciation à la concession est approuvée dans la même forme que celle employée pour l'octroi de la concession.

La résiliation de la convention par consentement mutuel n'implique nullement l'abandon de leurs droits et obligations par les parties.

Article 53 : Révocation du concédant

53.1. Le concédant peut prononcer la révocation de la convention de concession ou déchéance :
- Si le concessionnaire, sauf cas de force majeure, interrompt l'exploitation de l'aéroport de manière durable ou répétée ;
- Si le concessionnaire, sauf cas de force majeure, persiste à commettre, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié et après, le cas échéant, -application des mesures prévues à l'article 63 ci-dessous, des manquements particulièrement graves à ses obligations contractuelles ou réglementaires ;
- Si tout ou partie de la concession est cédée, sous quelle que forme que ce soit, en méconnaissance de l'article 68 - paragraphe 68.1 ci-dessous ;
- Si une modification dans le contrôle du concessionnaire intervient en méconnaissance de l'Article 68 - paragraphe 68.2 ci-dessous.

Les parties conviennent de toutes autres circonstances autorisant le concédant à prononcer unilatéralement la résiliation de la convention de concession, y compris la rupture de l'équilibre économique.

53.2. Lorsque le concédant considère que les conditions de la déchéance sont remplies, il adresse une mise en demeure au concessionnaire de se conformer à ses obligations contractuelles ou réglementaires et de mettre fin à la situation de manquement dans un délai de quatre vingt dix (90) jours suivant sa réception.

Si le concessionnaire ne s'est pas conformé à la mise en demeure dans ce délai, le concédant peut prononcer, après que le concessionnaire a été admis à faire valoir ses observations et après utilisation et respect de la procédure de règlement des différends prévue dans le présent cahier des charges, la résiliation de la convention de concession dans la même forme que celle employée pour son octroi. La déchéance n'ouvre droit à aucune indemnité au profit du concessionnaire autre que celles éventuelles prévues à l'article 67 ci-dessous.

53.3. Le concessionnaire est tenu de remettre au concédant les biens de retour en bon état d'entretien. L'Etat peut retenir, s'il y a lieu, sur la garantie mentionnée à l'article 50 du présent cahier des charges,

les sommes nécessaires pour remettre en bon état d'entretien les biens considérés.

Les parties peuvent prévoir que le concessionnaire est tenu de verser une compensation financière au concédant dont le montant est fixé dans le cahier des charges.

Les parties précisent dans le cahier des charges le sort des emprunts qui demeurent à rembourser, selon qu'ils ont été, ou non, régulièrement contractés par le concessionnaire et approuvés par le concédant pour la réalisation ou le financement des biens incorporés au périmètre de la concession.

53.4. En cas de décision de résiliation de la convention avant son terme par le concédant en dehors des cas précités, le concédant pourra se voir réclamer des dommages et intérêts.

Article 54 : Résiliation unilatérale à l'initiative du concessionnaire pour faute du concédant

Les parties conviennent d'un commun accord des circonstances autorisant le concessionnaire à prononcer unilatéralement la résiliation de la convention de concession.

La résiliation peut être prononcée selon les mêmes principes que ceux prévus à l'article 53 - paragraphe 53.2 ci-dessus, appliqués au concessionnaire et non plus au concédant.

En cas de résiliation unilatérale de la convention par le concessionnaire, le concédant reprend à sa charge toutes les obligations de remboursement émanant des emprunts régulièrement contractés par le concessionnaire et approuvés par le concédant pour la réalisation ou le financement des biens incorporés au périmètre de la concession. Le concessionnaire a droit à une compensation financière dont le montant est fixé par les parties dans le cahier des charges.

Article 55 : Résiliation pour cas de force majeure

Les parties peuvent décider que la convention de concession pourra être résiliée si un cas de force majeure dûment notifié dure pendant au moins quatre vingt dix (90) jours, de manière continue à compter de sa date de notification. Le cas échéant, la résiliation de la convention est prononcée de façon unilatérale par la partie affectée dans la mesure où cette résiliation est dans l'intérêt général.

Article 56 : Rachat de la concession

L'Etat peut, si l'intérêt général le justifie, racheter la concession par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

En cas de rachat de la concession par le concédant, le concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont les modalités de calcul sont définies dans le cahier des charges.

SECTION 2 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA FIN DE LA CONCESSION

Article 57 : Sort des biens à la fin de la concession

57.1. Sort des biens de retour

57.1.1. A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, les biens de retour tels que définis à l'article 4 ci-dessus font obligatoirement retour au concédant sans indemnité, sous réserves des dispositions des articles 54 et 56 ci-dessus et des dispositions du paragraphe 57.1.3 ci-après.

57.1.2. Le concessionnaire remet à l'Etat les biens de retour en bon état d'entretien, qui s'entend comme un état normal d'entretien et d'usure correspondant à l'âge du bien et à une utilisation normale.

Dans un délai de six (6) mois avant l'expiration normale de la concession, le représentant du concédant établit et notifie, après concertation avec le concessionnaire, les programmes d'entretien et de renouvellement qui sont nécessaires pour assurer la remise des ouvrages et installations de la concession en bon état d'entretien. Le cahier des charges précise les modalités d'exécution de ces programmes. L'Etat peut mettre en jeu, en cas d'inexécution totale ou partielle d'un programme, la garantie mentionnée à l'article 50 ci-dessus.

57.1.3. Lorsque des biens de retour correspondant à une extension des capacités d'accueil de l'aéroport ou à une réfection complète d'infrastructures ou installations sont réalisés ou acquis par le concessionnaire au cours de la période résiduelle de la concession ne permettant pas leur amortissement avant l'expiration normale de la convention de concession, les parties choisissent d'appliquer l'une ou l'autre des solutions suivantes

Option 1 : Le concessionnaire est autorisé à pratiquer un taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun de façon à amortir tous les biens de retour visés au présent paragraphe sur la durée résiduelle de la concession, tandis que les biens de retour dont la durée d'amortissement est inférieure à la durée résiduelle de la concession sont amortis avec l'application du taux de droit commun conformément à l'article 49 ci-dessus. En cas de renouvellement de la concession décidé après l'application du taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun, le concessionnaire s'engage à appliquer, dès l'exercice comptable suivant la décision de renouvellement, les rectificatifs nécessaires pour revenir à l'application du taux de droit commun et pour annuler les effets de l'application du taux d'amortissement supérieur au taux de droit commun.

Option 2 : Le retour à l'Etat des biens de retour visés au présent paragraphe fait l'objet du paiement d'une indemnité au concessionnaire, qui est établie par le

concédant et communiquée au concessionnaire dans les meilleurs délai après l'acquisition ou la réalisation desdits biens, et dont le montant est déterminé selon les principes prévus par le cahier des charges. Le renouvellement de la concession pour une durée suffisante permettant l'amortissement des biens de retour concernés annule la décision de versement d'une indemnité au concessionnaire lors du retour des biens à l'Etat.

57.2. Sort des biens de reprise

A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, le concédant peut, afin d'assurer la continuité des services concédés, décider de reprendre les biens de reprise tels que définis à l'article 4 ci-dessus s'il estime qu'ils sont utiles à la poursuite des activités. Une indemnité de reprise est alors versée au concessionnaire par le concédant en fonction de la valeur nette comptable de ces biens minorée, le cas échéant, des subventions correspondantes et majorée, s'il y a lieu, de la TVA à reverser au trésor public et des éventuels autres frais de transfert. Les parties peuvent conclure pour ce faire une convention de reprise.

57.3. Sort des biens propres

Les biens propres tels que visés à l'article 4 restent la propriété du concessionnaire à l'expiration de la convention pour quelque cause que ce soit car ils ne sont pas utiles à la poursuite de l'exploitation des services concédés.

Ils n'ouvrent a priori droit à aucune indemnisation du concessionnaire ; toutefois, le concédant peut reprendre, en accord avec le concessionnaire, certains de ces biens à une valeur de reprise négociée librement entre les parties. Les parties peuvent conclure pour ce faire une convention de reprise.

S'agissant des biens propres immobiliers, les parties peuvent convenir que le concessionnaire remettra à ses frais dans leur état primitif les dépendances de la concession sur lesquelles ont été installés tous biens classés comme biens propres, sauf dans le cas où le concédant dispense le concessionnaire de cette obligation en contrepartie de l'abandon pur et simple à l'Etat des biens édifiés.

57.4. Sort des stocks et approvisionnements

Les stocks et approvisionnements sont repris, à la demande du concédant, par l'Etat ou le tiers exploitant qu'il désigne, dans les conditions prévues par le cahier des charges.

Article 58 : Reprise des engagements juridiques du concessionnaire à la fin de la concession

A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, le concédant est subrogé au concessionnaire dans ses droits, notamment les sous-traitances, les locations, les marchés, les conventions, les engagements, les autorisations et les permissions de toute nature, qui auraient été conclus et approuvés ou accordés régulièrement par le concédant. Le concédant peut exiger du concessionnaire la résiliation à ses frais de tout contrat non régulièrement passé.

Les parties peuvent décider que, même si le concédant perçoit les revenus et produits de la concession dès la date d'expiration de la convention, le concessionnaire est tenu de s'acquitter de toutes les charges dont le fait générateur est antérieur à la date d'expiration de la convention et le concessionnaire percevra les revenus et produits de la concession, y compris les redevances aéroportuaires, dont le fait générateur est antérieur à la date d'expiration de la convention.

Le concédant pourra procéder à la résiliation à ses frais et risques des contrats et engagements que le concessionnaire a passés, pour son compte, avec des tiers. Le concessionnaire, dès lors, ne saurait supporter les conséquences de ces éventuelles résiliations, modifications ou adaptations des contrats, qui ont été décidées par le concédant.

Article 59 : Autres dispositions applicables à la fin de la concession

59.1. Au terme de la convention de concession éventuellement renouvelée, le droit de concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer l'aéroport est transféré au concédant ; l'occupation du périmètre de la concession est également transférée automatiquement au concédant sans frais pour le concessionnaire, notamment droits d'enregistrement, de timbre ou taxe.

59.2. Les parties peuvent décider que, à l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit et à la requête de l'une ou l'autre des parties, un expert pourra être désigné d'un commun accord pour établir les inventaires, régler les dépenses arriérées, gérer et arrêter les fonds de réserve et, d'une manière générale, procéder à tous les actes d'administration propres à faciliter le règlement des comptes de la concession.

59.3. A l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, un bilan de clôture des comptes de la concession est dressé par le concessionnaire dans un délai maximum de six (6) mois à compter de la date d'expiration.

Le concessionnaire règle les arriérés de dépenses et recouvre les créances dues à la date d'expiration de la concession. Il dresse le solde de ces opérations et réalise tous les comptes financiers.

Les parties précisent autant que de besoin dans le cahier des charges les modalités de règlement des comptes de la concession à l'expiration de celle-ci.

Article 60 : Règles de transition à l'expiration de la convention de concession

Si, à l'expiration de la convention de concession pour quelque cause que ce soit, aucun nouveau concessionnaire n'est désigné, le concédant prendra à sa charge l'ensemble des conséquences financières liées à l'interruption et/ou à la résiliation des contrats clients/fournisseurs en cours.

Le concédant fera ses meilleurs efforts pour reprendre, ou pour faire reprendre par un nouvel exploitant, l'ensemble du personnel lié au concessionnaire par un contrat de travail et affecté à l'exploitation des services concédés. Il fera son affaire de la poursuite desdits contrats avec les droits et obligations qui y sont attachés. En tout état de cause, le concessionnaire se dégage de toute responsabilité concernant la non reprise du personnel par le concédant.

TITRE V : CLAUSES DIVERSES ET DISPOSITIONS PRATIQUES

Article 61 : Faits nouveaux

En cas de disposition législative ou réglementaire nouvelle ou d'événement relevant de l'imprévision ou de la force majeure, de nature à bouleverser l'équilibre économique de la concession, le concédant et le concessionnaire arrêtent d'un commun accord la compensation à apporter, soit par un ajustement des tarifs des redevances aéroportuaires, soit par une adaptation des caractéristiques de la concession ou de ses ressources externes, de façon à rétablir l'équilibre économique de la concession.
Avant tout recours juridictionnel, les difficultés d'application du présent article donnent lieu à une proposition de conciliation dans les conditions de l'article 65 - paragraphe 65.1 du présent cahier des charges.

Article 62 : Avenant à la convention de concession

Sans préjudice des dispositions de l'article 61, chaque partie peut, durant la période de concession, prendre l'initiative de proposer à l'autre partie des modifications à la consistance et aux modalités d'exécution des services concédés qu'elle estimerait profitables à la concession. La mise en ceuvre de ces modifications doit faire l'objet d'un commun accord entre les parties, formalisé par voie d'avenant signé par les parties.

Article 63 : Pénalités financières

Les parties peuvent décider d'un commun accord de distinguer plusieurs types d'obligations à la charge du concessionnaire, chaque type donnant lieu à des conséquences distinctes en cas d'inexécution. Le cas échéant, il est précisé dans la convention et le cahier des charges quel est le type de chacune des obligations à la charge du concessionnaire.

Les manquements du concessionnaire à ses obligations au titre de la convention et du cahier des charges font l'objet de constats écrits. Ces constats sont notifiés au concessionnaire par le concédant. Ils sont accompagnés, le cas échéant, d'une mise en demeure de remédier à ces manquements dans un délai fixé par le concédant. Le cahier des charges détaille autant que de besoin les dispositions pour remédier auxdits manquements.

Quand cette mise en demeure n'est pas suivie d'effet dans le délai fixé, ou en cas de nouveau manquement, le concédant a le droit d'exiger du concessionnaire le versement d'une pénalité financière lorsque le manquement est lié à une raison qui lui est exclusivement imputable. Le montant des pénalités pour chaque type de manquement, le plafond du montant annuel de ces pénalités, ainsi que le plafond pour le montant cumulé des pénalités durant toute 'la période de concession sont fixées par les parties. Les parties peuvent convenir que le manquement à certaines obligations entraîne des pénalités pouvant aller jusqu'à la résiliation de la convention.

Les pénalités font l'objet d'une notification motivée au concessionnaire.

Les parties décident d'un commun accord, et le précisent dans le cahier des charges, si les pénalités payées par le concessionnaire en application du présent article sont, ou ne sont pas, prises en compte pour l'établissement des indemnités à verser par le concessionnaire au concédant en cas de déchéance prononcée.

Article 64 : Force majeure et circonstance exceptionnelle

64.1. Force majeure

La force majeure s'entend d'un événement imprévisible, insurmontable, irrésistible, et dont la réalisation est extérieure à la partie concernée, notamment les intempéries, les tremblements de terre, les séismes, les tempêtes, les inondations, les ouragans, la foudre, les incendies importants ou les explosions, et toute autre catastrophe ainsi que les épidémies.

Lorsque l'une des parties en présence est dans l'impossibilité d'exécuter ses obligations au titre de la convention et du présent cahier des charges suite à un cas de force majeure, cette partie ne saurait être rendue responsable de cette inexécution jusqu'à ce que le motif de désengagement de la responsabilité cesse.

Un motif d'exonération de responsabilité au titre du présent article exempte la partie défaillante du paiement de dommages intérêts, pénalités et autres sanctions contractuelles aussi longtemps et pour autant que ce motif subsiste. Les parties détaillent dans le cahier des charges les modalités de mise en oeuvre de cette disposition.

64.2 Circonstance exceptionnelle

64.2.1 : Définition

Une circonstance exceptionnelle s'entend de l'un(e) quelconque des événements ou circonstances suivants :

- Toute injonction administrative ou judiciaire de suspendre ou d'interrompre toute fourniture des services concédés, incluant les travaux prévus dans le programme d'investissement, pour une cause non imputable au concessionnaire ;
- Tout retard excessif dans l'obtention ou le renouvellement des autorisations administratives (ou retrait ou annulation ou suspension d'autorisations administratives) devant être délivrées pour la fourniture des services concédés ou pour l'exécution des travaux prévus dans le programme d'investissement, conformément aux délais prévus dans le programme d'investissement, dès lors que le retard (ou le retrait ou l'annulation ou la suspension) n'est pas imputable à une faute du concessionnaire ;
- Tout autre risque de nature administrative, incluant le « zèle administratif », ayant pour effet de retarder ou de rendre impossible l'exécution par le concessionnaire de ses obligations au titre de la convention ;
- Toute faute ou inexécution du concédant ayant pour conséquence d'empêcher le concessionnaire d'exercer ses droits ou de rendre impossible l'exécution de toute obligation du concessionnaire ;
- Tout fait de guerre, conflit armé, révolution, guerre civile ou soulèvement, émeute, hostilité (déclarée ou non), incident diplomatique, acte de terrorisme, attentat et embargo impliquant la République du Congo ainsi que tout mouvement de grève générale et toute grève autre que celle du personnel du concédant ou du concessionnaire.

64.2.2 : Effets :

Toute circonstance exceptionnelle, dès lors qu'elle est dûment notifiée à la date où le concessionnaire prend connaissance de l'événement ou aurait dû prendre connaissance de l'événement, a pour conséquences :

- D'excuser l'inexécution par le concessionnaire de toute obligation dont l'exécution est rendue impossible par la circonstance exceptionnelle ;
- De suspendre tout délai visé dans la convention et ses annexes, dont le cahier des charges, relatif aux obligations du concessionnaire dont l'exécution est rendue impossible par la circonstance exceptionnelle et de proroger de la même durée les délais correspondants visés dans le programme d'investissement ;
- De débuter les négociations dans les dix (10) jours ouvrés suivant la notification du concédant par le concessionnaire sur les conditions de la résolution par le concédant de la circonstance exceptionnelle.

Dans le cas de circonstances exceptionnelles et notamment en cas de faits de guerre tels que décrits ci-avant, le concédant s'engage à prendre intégralement en charge tous les coûts afférant aux travaux de reconstruction ou de réhabilitation de l'aéroport qui résulteraient d'une dégradation ou d'une destruction partielle ou complète de l'aéroport, ainsi que la prise en charge des emprunts contractés par le concessionnaire.

Article 65 : Règlement des différends

65.1. Les différends résultant de l'application de la convention et de ses annexes, dont le cahier des charges, font l'objet, à l'initiative de la partie requérante, d'une proposition de conciliation du comité d'experts prévu au présent article, sauf accord des parties pour mettre en œuvre directement l'étape suivante de règlement des différends prévue au paragraphe 65.2 ci-après.

La partie requérante demande une conciliation à l'autre partie par lettre recommandée avec avis de réception, par laquelle elle désigne un premier expert et à laquelle elle joint une note de présentation du litige et des arguments qui fondent sa position.

Dans un délai de quinze (15) jours suivant réception, l'autre partie désigne un deuxième expert par lettre recommandée avec avis de réception à la partie requérante.

Dans un délai de quinze (15) jours suivant cette réception, les parties désignent d'un commun accord un troisième expert. Les parties précisent dans la convention le mode de désignation du troisième expert en cas de désaccord entre elles.

Le comité d'experts ainsi constitué fait connaître sa proposition de conciliation dans un délai de trente (30) jours suivant la désignation du troisième expert, après avoir entendu chacune des parties.

65.2. Si dans un délai de quinze (15) jours à compter de l'émission de l'avis des conciliateurs, aucune solution amiable n'est trouvée au différend, la mission des conciliateurs prend fin et le différend doit être tranché définitivement par le président du tribunal administratif du lieu de l'aéroport.

65.3. Les différends et litiges entre le concessionnaire et les tiers liés à l'exploitation de la concession sont soumis aux tribunaux judiciaires ou arbitraux compétents.

Article 66 : Election de domicile

Le concessionnaire et le concédant font élection de domicile en République du Congo, en un lieu précisé dans la convention de concession.

Article 67 : Notification

Les conditions de validité d'une notification ou injonction au titre de la convention sont précisées dans le cahier des charges.

Article 68 : Cession de la concession

68.1. Les parties peuvent décider que toute cession totale ou partielle de la concession, quelle qu'en soit la forme, ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autori-

sation préalable du concédant.

68.2. Toute opération entraînant un changement de contrôle du concessionnaire vaut, pour l'application du présent article, cession de la convention de concession. Les parties peuvent décider de mesures spécifiques pour assurer la stabilité du capital de la société concessionnaire.

Article 69 : Frais et débours et frais de publication, d'impression, de timbre et d'enregistrement

Les frais de publication, d'impression, de timbre et d'enregistrement des documents afférents à la concession sont à la charge du concessionnaire.

Tous les frais et débours liés à la mise en oeuvre de la convention sont à la charge du concessionnaire.

Tous les frais et débours liés à la fin ou à la résiliation par consentement mutuel de la convention de concession sont à la charge du concédant. En cas de résiliation unilatérale, ces frais et débours sont à charge de la partie fautive.

Les parties peuvent décider que la convention et ses annexes sont enregistrées au droit fixe.

Article 70 : Dispositions diverses

Les parties peuvent convenir sur les dispositions listées ci-après, si elles sont applicables au contexte particulier de l'(des) aéroport(s) concédé(s) :

- Le concessionnaire déclare avoir le droit d'utilisation des matériels ou documents faisant l'objet d'un droit de propriété intellectuelle, utilisés par lui ou à son nom dans le cadre des activités liées à la concession - les parties précisent le sort de ces documents et matériels au terme de la période de concession éventuellement renouvelée ;
- La concession est consentie à titre unique et exclusif au bénéfice du concessionnaire pour la période de concession éventuellement renouvelée - les parties précisent le rayon dans lequel aucune autre infrastructure aéroportuaire similaire à celle(s) concédée(s) ne sera développée en République du Congo, sauf après avis favorable du concessionnaire ;
- Le principe de confidentialité de la convention avant sa publication au Journal Officiel et le principe de gratuité des informations de ladite convention.

Article 71 : Dispositions pratiques

Les parties conviennent de toutes dispositions utiles pour la compréhension de la convention telles que, mais non exclusivement :

- La langue de la convention ;
- Le mode de calcul des délais ;
- La liste des documents qui constituent l'intégralité de la convention et qui s'appliquent aux parties en se substituant à tout traité, concession, acte, protocole d'accord, accord d'interprétation écrit ou oral et lettres antérieurs à la date de signature de la convention ;
- L'ordre de priorité des documents qui constituent l'intégralité de la convention en cas de contradiction entre lesdits documents.

4 Business Plan (Annexe 8)

PREVISION FINANCIERE CONCESSION AEROPORTS DU CONGO: 2009 à 2034

Prévision de trafic	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Passagers	1 476 647	1 594 789	1 663 554	1 728 095	1 784 386	1 846 040	1 909 807	1 969 227	2 023 738	2 079 959	2 136 501	2 185 585	2 236 089	2 288 090	2 341 668	2 396 916	2 453 932	2 512 828	2 573 726	2 636 771	2 702 109	2 769 918	2 840 391	2 913 748	2 990 238	3 070 142
Brazzaville	813 132	871 076	905 846	937 917	966 028	996 869	1 028 773	1 058 783	1 086 660	1 115 353	1 143 430	1 167 518	1 192 249	1 217 685	1 243 801	1 270 701	1 298 412	1 326 987	1 356 485	1 386 972	1 418 522	1 451 219	1 485 157	1 520 444	1 557 199	1 595 560
Pointe Noire	663 515	723 713	757 709	790 177	818 359	849 170	881 033	910 444	937 078	964 606	993 071	1 018 068	1 043 840	1 070 425	1 097 867	1 126 214	1 155 520	1 185 841	1 217 244	1 249 799	1 283 587	1 318 699	1 355 233	1 393 304	1 433 039	1 474 582
Mouvement	45 833	47 259	48 167	49 033	55 931	56 756	57 610	58 846	60 471	58 880	58 457	57 628	58 301	58 994	59 711	60 645	61 411	62 203	63 025	64 852	65 738	66 861	68 532	69 539	70 592	71 698
Brazzaville	26 388	26 388	26 388	26 388	32 560	32 560	32 560	33 014	33 938	31 623	30 453	28 971	28 971	28 971	28 971	29 166	29 166	29 166	29 166	30 140	30 140	30 140	31 048	31 048	31 048	31 048
Pointe Noire	19 446	20 871	21 780	22 645	23 371	24 195	25 050	25 832	26 533	27 257	28 004	28 657	29 330	30 023	30 740	31 480	32 245	33 037	33 859	34 712	35 599	36 522	37 485	38 491	39 544	40 650
Fret	169 497	181 701	191 458	200 830	208 828	216 179	182 858	148 294	106 865	109 822	112 434	114 823	117 249	119 711	122 210	124 746	127 319	129 929	132 576	135 261	137 983	140 742	143 540	146 375	149 247	152 158
Brazzaville	74 538	79 905	84 195	88 317	91 834	95 067	80 381	64 267	46 892	48 102	49 336	50 384	51 448	52 529	53 625	54 738	55 867	57 012	58 174	59 352	60 548	61 757	62 985	64 229	65 489	66 786
Pointe Noire	94 959	101 796	107 263	112 513	116 994	121 112	102 477	82 027	59 973	61 520	63 098	64 439	65 800	67 182	68 585	70 008	71 452	72 917	74 402	75 909	77 437	78 985	80 555	82 148	83 758	85 391

	Prévu																										Total
MFCFA	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2009-2034
Redevance Passagers	5 857	6 610	6 899	7 183	7 414	7 667	8 289	8 550	8 801	9 059	9 307	9 520	9 739	9 963	10 194	10 431	11 677	11 948	12 227	12 513	12 808	13 111	13 424	13 746	14 078	14 422	
Redevance Fret	3 632	4 296	4 829	5 382	5 925	6 475	5 790	4 665	3 450	3 756	3 952	3 866	3 948	4 031	4 115	4 200	4 287	4 375	4 464	4 554	4 646	4 739	4 833	4 929	5 025	5 123	
Autres Redevances Régulées	1 333	1 418	1 445	1 471	1 625	1 649	1 675	1 720	1 785	1 758	1 756	1 745	1 765	1 787	1 809	1 858	1 882	1 906	1 931	2 036	2 064	2 092	2 140	2 171	2 202	2 235	
Redevance Aéronautiques Non Régulées	237	368	514	667	976	1 010	1 045	1 078	1 110	1 143	1 175	1 203	1 232	1 262	1 292	1 324	1 356	1 389	1 423	1 458	1 494	1 532	1 570	1 610	1 651	1 694	
Redevances Domaniales	490	505	520	535	551	568	585	603	621	639	659	678	699	720	741	763	786	810	834	859	885	912	939	967	996	1 026	
Redevances Commerciales	21	26	42	59	93	97	100	103	106	110	113	116	118	121	124	127	130	133	137	140	143	147	150	154	158	162	
Autres Recettes	383	390	397	355	412	420	428	437	445	454	463	473	482	492	503	513	524	535	547	559	571	584	597	610	624	638	
PRODUITS	11 952	13 613	14 646	15 632	16 997	17 886	17 912	17 156	16 319	16 919	17 425	17 601	17 984	18 376	18 778	19 216	20 642	21 096	21 563	22 120	22 611	23 116	23 653	24 186	24 735	25 300	
Redevance de concession	980	1 116	1 201	1 282	1 394	1 467	1 469	1 407	1 338	1 387	1 655	1 672	1 708	1 746	1 784	1 826	1 961	2 004	2 048	2 101	2 668	2 728	2 791	2 854	2 919	2 985	9,75%
MARGE BRUTE	**10 972**	**12 497**	**13 445**	**14 350**	**15 603**	**16 419**	**16 443**	**15 749**	**14 981**	**15 532**	**15 769**	**15 929**	**16 275**	**16 630**	**16 994**	**17 391**	**18 681**	**19 092**	**19 514**	**20 019**	**19 943**	**20 388**	**20 862**	**21 332**	**21 816**	**22 314**	
Frais de personnel	2 395	2 495	2 600	2 709	2 823	2 942	3 066	3 195	3 331	3 472	3 619	3 211	3 353	3 501	3 657	3 819	3 989	4 167	4 353	4 548	4 751	4 964	5 187	5 420	5 664	5 919	19,93%
Achats	1 304	1 653	1 707	1 764	1 822	1 882	1 944	2 008	2 075	2 143	2 214	2 287	2 362	2 440	2 521	2 604	2 690	2 779	2 870	2 965	3 063	3 164	3 268	3 376	3 488	3 603	12,87%
Transports	67	84	87	90	93	96	99	103	106	109	113	117	121	125	129	133	137	142	147	151	156	162	167	172	178	184	0,66%
Sous Traitance externe	2 539	3 085	3 187	3 292	3 401	3 513	3 629	3 749	3 872	4 000	4 132	4 269	4 409	4 555	4 705	4 861	5 021	5 187	5 358	5 513	5 695	5 883	6 077	6 278	6 485	6 699	24,00%
Bureau de Contrôle de la Concession	400	413	427	441	455	471	486	502	519	536	553	572	591	610	630	651	672	695	718	741	766	791	817	844	872	901	3,23%
Success fee du conseil (Lufthansa Consulting)	200																										
Success fee du Groupement SEGAP/Egis	200																										
Impôts	327	408	424	427	463	476	490	504	519	534	550	565	582	599	616	634	652	672	691	712	732	754	776	799	823	848	3,13%
Charges exceptionnelles	104	108	111	115	119	123	127	131	135	140	144	149	154	159	164	170	175	181	187	193	200	206	213	220	227	235	
DEPENSES TOTALES	7 535	8 247	8 544	8 837	9 176	9 502	9 841	10 192	10 556	10 934	11 326	11 169	11 571	11 989	12 422	12 872	13 338	13 822	14 324	14 824	15 364	15 924	16 506	17 110	17 737	18 388	
Exc. Brut d'Exploitation (EBE- EBITDA)	**3 437**	**4 250**	**4 901**	**5 513**	**6 428**	**6 917**	**6 602**	**5 557**	**4 424**	**4 598**	**4 444**	**4 760**	**4 704**	**4 641**	**4 572**	**4 519**	**5 343**	**5 271**	**5 190**	**5 195**	**4 579**	**4 464**	**4 356**	**4 222**	**4 079**	**3 926**	
Charges provisionnées créances clients	120	136	146	156	170	179	179	172	163	169	174	176	180	184	188	192	206	211	216	221	226	231	237	242	247	253	
Autres provisions pour risques & charges	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	
Amortissements	0	0	65	150	650	1 005	1 205	1 405	1 605	1 805	2 224	2 607	2 664	2 585	2 445	2 532	2 992	3 326	3 951	4 403	5 042	5 042	5 117	5 405	4 995	5 180	13,75%
Résultat d'Exploitation (RE - EBIT)	**3 247**	**4 043**	**4 619**	**5 136**	**5 538**	**5 663**	**5 148**	**3 910**	**2 586**	**2 554**	**1 976**	**1 907**	**1 791**	**1 803**	**1 869**	**1 725**	**2 075**	**1 664**	**954**	**501**	**-759**	**-880**	**-1 068**	**-1 495**	**-1 234**	**-1 577**	
Frais financiers (hypothèses)	10	11	11	12	1 312	1 271	1 227	1 178	1 124	1 064	998	927	847	760	664	559	443	315	174	19	20	21	21	22	23	23	
Résultat Brut (RB - EBT)	**3 237**	**4 033**	**4 608**	**5 125**	**4 226**	**4 392**	**3 921**	**2 732**	**1 462**	**1 490**	**977**	**980**	**943**	**1 043**	**1 205**	**1 166**	**1 632**	**1 349**	**780**	**481**	**-779**	**-900**	**-1 089**	**-1 517**	**-1 256**	**-1 601**	
IS	1 230	1 532	1 751	1 947	1 606	1 669	1 490	1 038	556	566	371	372	358	396	458	443	620	513	296	183	226	231	237	242	247	253	3,79%
IRVM	30	38	38	45	68	75	75	75	75	75	150	150	150	150	150	150	150	150	75	75	75	75	75	75	75	75	0,48%
RESULTAT NET (RN)	1 977	2 463	2 820	3 132	2 553	2 648	2 356	1 619	832	849	456	458	435	496	597	573	862	686	409	223	-1 060	-1 206	-1 400	-1 834	-1 579	-1 929	
Amortissements	0	0	65	150	650	1 005	1 205	1 405	1 605	1 805	2 224	2 607	2 664	2 585	2 445	2 532	2 992	3 326	3 951	4 403	5 042	5 042	5 117	5 405	4 995	5 180	
Marge Brute d'Autofinancement (MBA)	**1 977**	**2 463**	**2 885**	**3 282**	**3 203**	**3 653**	**3 561**	**3 024**	**2 437**	**2 654**	**2 680**	**3 065**	**3 098**	**3 081**	**3 042**	**3 105**	**3 854**	**4 012**	**4 359**	**4 626**	**3 962**	**3 836**	**3 716**	**3 571**	**3 416**	**3 252**	
ENDETTEMENT =	0	0	0	13 000	12 591	12 141	11 646	11 101	10 502	9 843	9 118	8 321	7 444	6 478	5 417	4 250	2 966	1 554	0	0	0	0	0	0	0	0	

Total Invest. Programme 2009-2016 = 23 100 — Total Invest. Programme 2017-2034 = 45 300 — Total investissements

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
Investissements programme		1 300	1 700	10 000	7 100					3 500	5 750	2 750	800	0	2 500	6 000	3 000	5 000	3 167	3 833	0	500	1 000	0	0	0	68 400 13,75%
Investissements courants						1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	
Autres immobilisations financières																											
Remboursement d'emprunts (dette senior)				0	409	450	495	544	599	659	725	797	877	965	1 061	1 167	1 284	1 412	1 554								13 000 2,61%
Remboursement d'emprunts (dette junior)																											

Imprimé dans les ateliers
de l'Imprimerie du Journal Officiel
B.P.: 2087 Brazzaville