

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 : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, 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

- **Décret n° 2019-37 du 8 février 2019 portant approbation de la convention de délégation de service public sur la mise en concession des routes nationales n° 1 (Pointe-Noire-Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli) et n° 2 (Brazzaville-Ouesso)..... 2**
- **Décret n° 2019-39 du 28 février 2019 instituant un droit de péage sur les axes du réseau concédé sur les routes nationales n° 1 (Pointe-Noire-Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli), et n° 2 (Brazzaville-Ouesso)..... 82**

Décret n° 2019-37 du 8 février 2019 portant approbation de la convention de délégation de service public sur la mise en concession des routes nationales n° 1 (Pointe-Noire- Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala- Mindouli) et n° 2 (Brazzaville-Ouesso).

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu le règlement n° 04-01-UEAC-089-CM-06 du 3 août 2001 portant adoption du code communautaire révisé de la route ;

Vu la loi n° 7-2004 du 13 février 2004 portant protection du patrimoine routier national ;

Vu le décret n° 2004-168 du 26 avril 2004 instituant le droit de péage sur les axes bitumés du réseau routier national ;

Vu le décret n° 2009-156 du 20 mai 2009 portant code des marchés publics ;

Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

En Conseil des ministres,

Décète :

Article premier : Est approuvée la convention de délégation de service public sur la mise en concession des routes nationales n° 1 (Pointe-Noire-Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli) et n° 2 (Brazzaville-Ouesso), signée le 8 janvier 2019 entre la République du Congo et la société La Congolaise des routes, dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 8 février 2019

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Clément MOUAMBA

Le ministre de l'équipement et de l'entretien routier,

Emile OUOSSO

Le ministre de l'aménagement, de l'équipement du territoire, des grands travaux,

Jean-Jacques BOUYA

Le ministre des transports et de l'aviation civile et de la marine marchande,

Fidèle DIMOU

Le ministre des finances et du budget,

Calixte NGANONGO

Le ministre de la défense nationale,

Charles Richard MONDJO

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,

Raymond Zéphirin MBOULOU

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT, DE
L'ÉQUIPEMENT DU TERRITOIRE,
DES GRANDS TRAVAUX

DELEGATION GENERALE AUX GRANDS TRAVAUX

Coordination des marchés publics
et de la réglementation

DELEGATION DE SERVICES PUBLICS (DSP)

DSP N°

Objet : Mise en concession des routes nationales N° 1 (Brazzaville-Yié-Pointe-Noire), N° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli) et N° 2 (Brazzaville-Ouesso)

Forme juridique : Concession de service public

Durée d'exécution : 30 ans

Adjudicataire : Groupement

- China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) Congo Sarl
- Egis Road Operation SA

Titulaire de la DSP : La Congolaise des Routes (Société anonyme à capitaux mixte)

Etabli conformément aux articles 77 à 84 du Décret n° 2009-156 du 20 mai 2009 portant Code des marchés publics et ses textes d'application en République du Congo.

Aux termes de la présente délégation de service public, conclu le _ _ _ _ _

Entre :

1) L'Etat congolais, représenté par la Délégation Générale aux Grands Travaux, en qualité d'organe administratif et technique chargé de la passation et de l'exécution des contrats de délégation de service public de l'Etat, pris en la personne de M. Jean Jacques BOUYA, Ministre de l'aménagement, de l'équipement du territoire, des grands travaux, ayant

son siège, à l'immeuble dudit Ministère, sis, Bld Denis SASSOU NGUESSO, Place de la République, centre-ville - Brazzaville, Tél.: +242 22 281 47 13 – B.P. : 1127, Fax : +242 22 281 40 21, E-mail : marches.cmpr@dggt-gouv.cg ; agissant au nom et pour le compte de l'Etat.

(ci-après dénommé le « l'Autorité Délégante »), d'une part,

et

2) La Congolaise des Routes, Société anonyme à capitaux mixte, en formation, de droit congolais, au capital social de 15 000 000 Francs CFA, dont le siège social est sis 13 rue Malafou, Centre-ville, Brazzaville, République du Congo, représentée par Monsieur JIN Jiangping, dûment habilité à la signature des présentes, immatriculée au Registre du commerce et du Crédit Mobilier (RCCM) de Brazzaville, sous le n° RCCM _____

(ci-après dénommé le « Délégitaire ou le Concessionnaire »), d'autre part.

PREAMBULE

Conformément aux articles 77 et 81 du Décret n° 2009-156 du 20 mai 2009, la procédure de sélection du délégataire doit être préalablement validée par la Direction Générale du Contrôle des Marchés Publics (DGCMP) et, l'Autorité délégante et l'Opérateur retenu à l'issue du processus de sélection, engageant des négociations en vue d'arrêter les termes définitifs de la convention de délégation de service public.

Attendu qu'en date du 02 février 2016, la DGCMP a donné son Avis de non objection (ANO) n° 0031/MFBPP/DGCMP, pour la publication de l'Appel d'offres relatif à la mise en concession des routes nationales n° 1 (Brazzaville - Pointe-Noire), n° 1 bis (Brazzaville - Mindouli par Kinkala) et n° 2 (Brazzaville-Ouessou) ;

Qu'à l'issue de l'évaluation des propositions et de l'audition des candidats, ces derniers ont été invités par courrier du 31 mai 2017, à présenter leurs propositions globales ;

Qu'au terme de l'analyse et de l'examen des propositions techniques et financières, la DGCMP a donné son Avis de non objection (ANO) n° 0199/MFBPP/DGCMP du 14 juin 2016, pour la poursuite

de la procédure et ouvrir les négociations avec le Groupement CSCEC/EGIS, ainsi que des négociations de la convention de mise en concession;

Qu'à l'issue des négociations, la Sous-commission a suggéré l'attribution du marché au Groupement CSCEC/EGIS.

Qu'après débats, elle a été suivie, en cela, par la Commission de passation des marchés.

Qu'en date du 21 décembre 2018, la DGCMP a donné son Avis de non objection (ANO) n° 0001/MFB/DGCMP pour la conclusion de la convention de Délégation de service public d'exploitation et de gestion des routes nationales n° 1 (Brazzaville - Pointe-Noire), n° 1 bis (Brazzaville - Mindouli par Kinkala) et n° 2 (Brazzaville-Ouessou) avec le Groupement CSCEC/EGIS ;

C'est dans ces circonstances qu'a été rendue en date du 28 décembre 2018 la Décision d'attribution de la délégation de service public relative à la mise en concession des routes nationales n° 1 (Brazzaville-Pointe-Noire), n° 1 bis (Brazzaville - Mindouli par Kinkala) et n° 2 (Brazzaville - Ouessou) au Groupement CSCEC/EGIS.

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

1. Dans ce Marché, les mots et expressions auront le même sens, que celui qui leur est respectivement donné dans les clauses de la Convention de délégation de service public portant sur la mise en concession des routes nationales n° 1 (Brazzaville - Pointe-Noire), n° 1 bis (Brazzaville - Mindouli par Kinkala) et n° 2 (Brazzaville - Ouessou), auxquelles il est fait référence.

2. Les documents ci-après sont réputés faire partie intégrante du Marché et être lus et interprétés à ce titre :

a) le présent Acte d'Engagement ;

b) la Convention de délégation de service public portant sur la mise en concession des routes nationales n° 1 (Brazzaville - Pointe-Noire), n° 1 bis (Brazzaville - Mindouli par Kinkala) et n° 2 (Brazzaville - Ouessou) ;

c) les annexes à la Convention de délégation de service public ;

d) les Statuts de La Congolaise des Routes (Société concessionnaire des Routes nationale Conçédées) ;

e) le Pacte d'actionnaire de la société « La Congolaise des Routes » et ses annexes.

MINISTRE DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT DU
TERRITOIRE, DES GRANDS TRAVAUX

CABINET

DELEGATION GENERALE AUX GRANDS TRAVAUX

COORDINATION DES MARCHES PUBLICS
ET DE LA REGLEMENTATION

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité – Travail – Progrès

DECISION D'ATTRIBUTION PROVISOIRE

N° /MAETGT/CAB/DGGT-CMPR

LE MINISTRE,

- Vu les articles 77 à 84 du Code des marchés publics ;
- Vu l'Avis de Non Objection (ANO) n°0031/MEFBPP/DGCMP du 02.02.2016 pour la publication du dossier d'appel d'offres avec pré-qualification ;
- Vu l'Appel d'offres avec pré-qualification du **06.02.2016** ;
- Vu le Rapport de pré-qualification des candidatures du **20 .04.2016** ;
- Vu l'Avis de Non Objection (ANO) n°0119/MFBPP/DGCMP du 14.06.2016 pour la poursuite de la procédure de la Délégation de service public ;
- Vu la Fiche d'information sur les négociations avec les candidats établie en date du 04.08.2017 ;
- Vu l'Avis de la commission de passation des marchés du **07.12.2016** statuant sur l'offre techniquement et économiquement la plus avantageuse,
- Vu l'Avis de Non Objection (ANO) n°0001/MFB/DGCMP du 21.12.2018 pour la conclusion de la convention de Délégation de service public ;

DECIDE :

La Délégation de service public (DSP) relative à la mise en concession des routes nationales N°1 (Brazzaville - Yié - Pointe-Noire), N°1 bis (Brazzaville - Mindouli par Kinkala) et N°2 (Brazzaville - Ouesso) est attribuée au groupement C.S.C.E.C. (China State Construction Engineering Corporation Ltd)/EGIS international, domicilié au n°13 de la rue Malafou, à Brazzaville, en République du Congo, immatriculé au RCCM de Brazzaville, n°2008110000478173, pour une durée de trente (30) ans.



Fait à Brazzaville, le 28 Dec 2018

Jean Jacques BOUYA.

SS
8

MINISTERE DES FINANCES ET DU
BUDGET

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité * Travail * Progrès

DIRECTION GENERALE DU CONTRÔLE
DES MARCHES PUBLICS

Sise Tour ARC 4^e Etage



**AVIS DE NON OBJECTION POUR CONCLUSION DE LA
CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

N° 0001 / MFB/DGCMP DU 21 DEC. 2018

AUTORITE DELEGANTE : MINISTERE DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT
DU TERRITOIRE. DES GRANDS TRAVAUX

REFERENCES : LETTRE N°0816 /MAETGT/DGGT-CAB-CMPR-DCGMP
DU 23 NOVEMBRE 2018.
AAO N°001-2016/PR/MATDGGT-DGGT-CMPR

OBJET : MISE EN CONCESSION DES ROUTES NATIONALES
N°1 (POINTE-NOIRE –BRAZZAVILLE),
N°1BIS (BRAZZAVILLE-KINKALA-MINDOULI) ET
N°2 (BRAZZAVILLE –OUESSO).

DELEGATAIRE: GROUPEMENT CSCEC /EGIS (Chine/France)

IMPUTATION : N/A

**DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS DES ARTICLES 16, 17
ET 77 DU DECRET N°2009-156 DU 20 MAI 2009 PORTANT CODE DES
MARCHES PUBLICS.**

LE DIRECTEUR GENERAL DU
CONTRÔLE DES MARCHES PUBLICS (P.1)



Joël IKAMA NGATSE.-

38
8

**Convention de délégation de service public
portant sur la mise en concession des routes
nationales n° 1 (Brazzaville-Pointe-Noire),
n° 1 bis (Brazzaville-Mindouli par Kinkala)
et n° 2 (Brazzaville/Ouessou)**

Entre les soussignés :

1. L'Etat Congolais, représenté par :

Le Ministère de l'Aménagement, de l'Equipement du Territoire, des Grands Travaux, pris en la personne de M. Jean Jacques BOUYA, Ministre de l'Aménagement, de l'Equipement du Territoire, des Grands Travaux,

ci-après désigné comme l'« Autorité Délégante », l'« Etat » ou le « Concédant » ;

Et

2. La Congolaise des routes, société de droit congolais en formation constituée sous forme de société anonyme, au capital social de 15 000 000 Francs CFA, dont le siège social est sis 13 rue Malafou, Centre-ville Brazzaville, Brazzaville, République du Congo, représentée par M. JIN JIANGPING, dûment habilité à cet effet,

ci-après désignée comme le « Délégitaire » ou le « Concessionnaire ».

L'Autorité Délégante et le Délégitaire sont ci-après collectivement désignés les « Parties » ou individuellement une « Partie ».

En présence de :

- China State Construction Overseas (CSCO) Congo Sarl, une société de droit congolais constituée sous forme d'une société à responsabilité limitée, représentée par Shi Honggang, en qualité de Directeur Général dûment habilité à cet effet, ci-après désigné comme « CSCO Congo »
- Egis Road Operation Congo SAS, une société de droit congolais constituée sous forme d'une société par actions simplifiée, représentée par Patrick VIELLARD, en qualité de représentant du Président Egis Road Operation SA, dûment habilité à cet effet, ci-après désigné comme « Egis Congo ».

Table des matières

Article 1 - Définitions, sigles et interprétation
Article 2 - Objet du Contrat
Article 3 - Nature du Contrat
Article 4 - Assiette de la concession
Article 5 - Delimitation des emprises concédées
Article 6 - La classification des biens de la concession
Article 7 - Nomenclature et inventaire
Article 8 - Raccordement et franchissement des ouvrages de la concession
Article 9 - Remise au concessionnaire des routes nationales concédées - Calendrier d'exploitation
Article 10 - Cadre général des droits conférés et des obligations imposées au concessionnaire
Article 11 - Exécution des travaux
Article 12 - Contrôle de l'exécution des travaux
Article 13 - Conditions d'exécution des travaux de GER
Article 14 - Frais à la charge du concessionnaire
Article 15 - Etablissement d'une société concessionnaire de droit congolais
Article 16 - Capital social de la société concessionnaire
Article 17 - Exploitation et entretien des routes nationales concédées - Principes généraux
Article 18 - Critères de qualité pour l'exploitation des routes concédées
Article 19 - Liste des investissements nécessaires à l'exploitation de la concession
Article 20 - Cadre général du système de péage et de pesage
Article 21 - Installations des nouveaux postes de péage et des nouvelles stations de pesage
Article 22 - Aires de services
Article 23 - Calendrier de mise en exploitation
Article 24 - Interruptions et restrictions de la circulation
Article 25 - Obligations relatives à divers services publics
Article 26 - Agents et preposés du concessionnaire
Article 27 - Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic
Article 28 - Signalisation routière
Article 29 - Systeme d'éclairage
Article 30 - Panneaux d'information pour les usagers
Article 31 - Système d'appels d'urgence
Article 32 - Publicité
Article 33 - Constats opérés en coopération avec la force publique
Article 34 - Ecoute des usagers et réclamations
Article 35 - Diffusion de l'information relative à l'exploitation des routes nationales concédées
Article 36 - Exploitation des installations annexes
Article 37 - Cadre général des obligations d'entretien
Article 38 - Exigences environnementales
Article 39 - Exigences de prévention et de sécurité routière
Article 40 - Exigences et préoccupations sociales
Article 41 - Dispositions générales relatives au financement équilibre économique de la concession
Article 42 - Redevance de concession
Article 43 - Tarifs de péages
Article 44 - Publicité des tarifs
Article 45 - Application des péages
Article 46 - Perception des péages
Article 47 - Transfert en devises
Article 48 - Compensation

Article 49 - Assurances et risques divers
 Article 50 - Régime fiscal et douanier
 Article 51 - Instances et modalités de contrôle
 Article 52 - Comptes rendus d'exécution de la concession
 Article 53 - Modifications et faits nouveaux
 Article 54 - Force majeure
 Article 55 - Résiliation du Contrat à l'initiative du concédant
 Article 56 - Résiliation ou suspension du présent Contrat à l'initiative du concessionnaire
 Article 57 - Autres cas de résiliation
 Article 58 - Sort des biens de la concession en cas de résiliation du contrat
 Article 59 - Retour et reprise des installations en fin de concession
 Article 60 - Entrée en vigueur et démarrage de l'exploitation
 Article 61 - Contrôle de la qualité
 Article 62 - Penalités et mesures coercitives
 Article 63 - Responsabilité du concessionnaire
 Article 64 - Cession de la concession
 Article 65 - Election de domicile
 Article 66 - Règlement des litiges
 Article 67 - Langue, système de mesure et droit applicable
 Article 68 - Propriété intellectuelle
 Article 69 - Confidentialité
 Article 70 - Frais de publication au Journal officiel et frais d'impression
 Article 71 - Liste des annexes

Liste des annexes

TITRE 1^{ER} - DEFINITION, NATURE, OBJET ET CADRE GENERAL D'EXECUTION DU CONTRAT

Article 1 - Définitions, sigles et interprétation

1.1 Définitions

Les Parties au présent Contrat s'entendent pour définir les notions reprises ci-après de la manière suivante :

- Aire de services : les aires de service, y inclus les stations-services (points carburants), exploitées par le Concessionnaire ou tout sous-concessionnaire conformément à l'article 22.
- Année : année civile.
- Article : un article du présent Contrat.
- Annexe : une annexe du présent Contrat.
- Autorité de contrôle : le service de l'Etat, désigné comme étant chargé du contrôle de la Concession conformément aux stipulations de l'Article 51.
- Autorité Délégante, Concédant ou Etat : la République du Congo.

- Bonnes Pratiques du Secteur : les pratiques, méthodes, techniques, standards, normes et actions internationalement suivies et reconnues qui peuvent, sur la base des circonstances connues au moment de leur mise en œuvre, laisser raisonnablement escompter que les résultats seront conformes aux lois en vigueur applicables à la construction, à la sécurité et aux aspects environnementaux, pourvu que lesdites pratiques soient (i) généralement appliquées par les propriétaires et opérateurs de concessions autoroutières d'une taille et aux caractéristiques similaires à celles des Routes concédées et (ii) le cas échéant, cohérentes avec les instructions et recommandations d'exploitation et d'entretien maintenance des fournisseurs et des fabricants des équipements.
- Bornage : Délimitation physique des emprises concédées, en ce compris des zones de retrait des Routes concédées, par des dispositifs visibles et pérennes.
- Business Plan : le plan d'affaires, figurant en Annexe 6, relatif (i) à l'Exploitation routière de la RN1 et, (ii) pour ce qui concerne la RN1 bis, à l'entretien courant du tronçon Kinkala-Makana et (iii) à l'exploitation des postes de péage de Mindouli et Koubola.
- Cause exonératoire : les événements mentionnés à l'Article 63, ainsi que toute cause exonératoire de responsabilité du Concessionnaire prévue par les autres stipulations de la Convention.
- Changement de Législation ou de Réglementation : à compter de la date de remise de son offre par le Groupement, la promulgation ou l'abrogation de toute loi, l'édiction, la révocation, l'abrogation, le retrait ou l'annulation de tout acte réglementaire ou mesure administrative (décret, arrêté, instruction, directive, code, norme, spécification, etc.), quel que soit l'organe de l'Etat ou de toute autre autorité ou collectivité publique dont émane cet acte ou cette mesure.
- Charte des Investissements : charte des investissements établie par la loi n° 6-2003 du 18 janvier 2003.
- Concessionnaire ou Délégitaire : la société Congolaise des Routes qui se substituera au groupement pour l'exécution du présent Contrat.
- Contrat, Concession ou Convention : le présent document, ainsi que ses annexes et les autres Documents constitutifs du Contrat tels que définis ci-dessous.
- Date d'entrée en vigueur : date de notification au Concessionnaire du décret portant appro-

bation du présent Contrat, conformément à l'Article 60.

- Date de début d'exploitation : date définie telle qu'à l'Article 60 à laquelle la mise en exploitation des infrastructures concédées de la RN1 et de la Section 1 de la RN1 bis intervient.
- Date de signature : date à laquelle le présent Contrat est signé par toutes les Parties et ses Annexes paraphées.
- Développement : développement des Routes concédées, consistant en la réalisation et la mise en service d'ouvrages et installations connexes supplémentaires (hors élargissement), y inclus les Aires de services, postes de péage et stations de pesage.
- Devise : désigne la monnaie locale en République du Congo, sous l'intitulé FCFA ou XAF.
- Documents constitutifs du Contrat : les documents mentionnés à l'Article 1.4. 2
- Exploitation routière ou Exploitation : ensemble des opérations d'aménagement, exploitation, exécution de travaux de GER et entretien des Routes concédées et de toutes les infrastructures qui y sont liées afin de permettre le bon fonctionnement de celles-ci, à réaliser par le Concessionnaire dans les conditions et limites prévues au Contrat, en particulier à ses Annexes 2 et 7. Le Développement des Routes concédées peut également être confié au Concessionnaire, dans les conditions de l'Article 53.1.1.
- Equilibre économique : situation dans laquelle, compte tenu de l'environnement juridique, administratif, institutionnel et économique de la Concession, le Concessionnaire est en position de retirer un juste retour sur investissements, suivant les prévisions établies dans le Business Plan initial figurant en Annexe 6, et ensuite actualisées dans le Plan de Régulation Economique le plus récent ;
- Force majeure : les événements de force majeure tels que définis à l'Article 54.
- Gros entretien renouvellement ou GER : les obligations de gros entretien renouvellement à réaliser par le concessionnaire conformément au Contrat, en particulier à l'Annexe 7.
- Groupement : le groupement constitué des sociétés China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) Congo Sarl et Egis Road Opération SA désigné comme adjudicataire du Projet.
- Ingénieur indépendant : l'expert ou l'organisme technique, indépendant des Parties, chargé de vérifier la conformité des prestations avec les

stipulations du Contrat dans les cas prévus par celui-ci. L'ingénieur indépendant est désigné dans les conditions prévues à l'Article 66.2.

- Jour : jour calendaire.
- Maître d'ouvrage délégué : le représentant de l'Etat conformément à l'article 11 du Code des Marchés Publics, tel que désigné dans les comparutions du Contrat.
- Manuel d'exploitation : le manuel d'exploitation établi par le Concessionnaire conformément à l'Article 17.1 et figurant en Annexe 14.
- Ouvrages : ensemble des ouvrages routiers et d'art faisant partie des Routes concédées, tels que définis au plan d'entretien des routes nationales communiqué aux soumissionnaires durant la phase de présélection des candidats et figurant en Annexe 1.
- Parties : les parties au présent Contrat.
- Plan de GER : le plan de GER initial figurant en Annexe 7 à la Date d'entrée en vigueur du Contrat, le cas échéant modifié dans les conditions de l'Article 53.
- Projet : la mise en concession des routes concédées dans les conditions prévues par la présente Convention.
- Routes concédées ou Routes nationales concédées : ensemble des infrastructures routières concédées au Concessionnaire dans les conditions prévues par la Convention, comprenant les Routes nationales n° 1 et 2 telles que définies à l'Article 2.1 et dont le tracé et la composition précis sont définis en Annexe 1.
- Route Nationale N°1 ou RN1 : à la signification qui lui est donnée à l'Article 2.1.
- Route Nationale N°1 bis ou RN1 bis : à la signification qui lui est donnée à l'Article 2.1.
- Route Nationale N°2 ou RN2 : à la signification qui lui est donnée à l'Article 2.1
- Section 1 de la RN1 bis : a la signification qui lui est donnée à l'Article 2.1.
- Section 2 de la RN1 bis : a la signification qui lui est donnée à l'Article 2.1.

1.2 Sigles

Les Parties au présent Contrat s'entendent par ailleurs pour identifier les sigles repris ci-après de la manière suivante :

- APS : avant-projets sommaires.
- APD : avant-projets détaillé.
- Autorité chargée du contrôle de la concession:

Organe administratif et technique chargé de l'exécution des contrats de délégation de service public.

- CEMAC : Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale.
- CNSEE : Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques.
- DGGT : Délégation Générale aux Grands Travaux
- EBE : Excédent Brut d'Exploitation
- GER : Gros entretien et renouvellement.
- MAETGT : Ministère de l'Aménagement de l'Equipement du Territoire, des Grands Travaux.
- PRE : Plan de régulation économique.

1.3 Interprétation

Sauf stipulation expresse contraire dans le Contrat :

- les termes définis peuvent être employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exigent ;
- les références faites à une personne incluent également les subrogés, successeurs, ayants-droit ou toute autre personne venant aux droits et obligations de cette dernière au titre du Contrat ;
- les références faites à une convention ou à un document incluent également les annexes de cette convention ou ce document ;
- les Annexes font partie intégrante du Contrat ;
- les titres du Contrat et de ses Annexes figurent pour information seulement et ne doivent pas être pris en considération pour l'interprétation du Contrat.

1.4 Documents constitutifs du Contrat

Les documents constitutifs du Contrat sont les suivants, mentionnés dans leur ordre de prévalence :

- 1) le présent Contrat au sens strict ;
- 2) les Annexes au Contrat ;
- 3) le dossier d'appel d'offres standard pour la passation des conventions de délégation de service public en date de juin 2016 ;
- 4) l'offre du Groupement retenu ;
- 5) les documents communiqués aux soumissionnaires dans le cadre de la procédure d'appel d'offres.

En cas de divergence ou de contradiction entre les Documents constitutifs du Contrat, ceux-ci doivent prévaloir dans l'ordre de leur énumération ci-dessus.

Article 2 - Objet du Contrat

2.1 Le présent Contrat porte sur l'exploitation, notamment par un système de péage, de pesage et d'autres services à caractère onéreux, le GER, le développement et l'entretien des RN1 et RN2, y compris les Aires de service, à l'exception de tout élargissement ou augmentation de capacité, de la Route Nationale N° 1, de la Route Nationale N° 1 bis et de la Route Nationale N° 2, définies comme suit :

- RN1 : la route allant de Brazzaville (échangeur de Kintélé) à Pointe Noire (échangeur de Mongo Kamba), en passant par le Rond-point de Yié, le Rond-point de Mindouli, le Rond-point de Dolisie, le Rond-point de Malélé. Les échangeurs de Kintélé et de Mongo Kamba font partie de la RN1. Les sections suivantes sont comprises dans la RN1 :
 - du rond-point de Mindouli au Péage de Mindouli (sur la RN Ibis) ;
 - du rond-point de Dolisie au péage de Dolisie (sur la RN 3) ;
 - du rond-point de Malélé au péage de Malélé (sur la RN6).
- RN1 bis : La route allant de Brazzaville (borne de Makana 1) à Mindouli (péage de Mindouli entrant sur la RN1). Cette route comprend deux sections :
 - de Makana 1 (y compris péage Koubola) au carrefour de la RP24 (route de Boko) (« section 1 de la RN1 bis »)
 - du carrefour de la RP24 (route de Boko) au péage de Mindouli (« section 2 de la RN1 bis »).
- RN2 : La route allant de Yié (rond-point de Yié) jusqu'à Ouesso (site prévu pour la construction de la gare routière de Ouesso).

2.2 Les routes visées à l'alinéa précédent sont concédées, dans les conditions du Contrat, aux risques et périls du Concessionnaire.

2.3 L'exploitation, le GER et l'entretien de la Section 2 de la RN 1 bis et de la RN2 prendront effet à la date et dans les conditions prévues à l'Article 9 et sous réserve de la conclusion d'avenants à la présente Convention.

2.4 Le détail et les limites des prestations relevant de l'exploitation routière figure en Annexe 2.

2.5 Le Concédant garantit au Concessionnaire qu'il jouira à titre exclusif de l'ensemble des droits stipulés dans la présente Convention conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et qu'en conséquence il ne pourra être consenti à un tiers des droits d'occupation des terrains d'assiette du Projet, sauf accord préalable et écrit du Concessionnaire.

Article 3 - Nature du Contrat

Le présent contrat porte sur une délégation de service public (route) sous forme de concession d'exploitation routière entre l'Etat (propriétaire) et le Concessionnaire conformément aux dispositions de l'article 77 et suivants du décret n° 2009-156 du 20 mai 2009 Code des Marchés publics. Le présent Contrat porte sur la dévolution par l'Etat de la gestion des infrastructures telles que définies à l'Article 2, des Routes concédées, y inclus les Aires de service, au Concessionnaire

qui les exploite, à ses risques et périls, et dont la rémunération est liée ou substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation.

Article 4 - Assiette de la Concession

4.1 La Concession s'étend à l'ensemble des voies de circulation concédées, à savoir les RN1 et RN2 telles que définies dans le présent Contrat, formant ainsi des éléments du domaine public de circulation conformément à la réglementation en vigueur, ainsi qu'à tous les terrains, ouvrages et installations nécessaires à la réalisation de l'objet de la Convention, y compris leurs raccordements aux voiries existantes et les dispositifs de dépassement, les dépendances et installations annexes nécessaires au service des usagers ou réalisées en vue d'améliorer l'exploitation. Les limites de la Concession sont définies par l'Annexe 1.

4.2 Les terrains faisant partie de l'assiette de la Concession et les emprises concédées définies à l'Article 5 ainsi que les études qu'il a réalisées et qui sont nécessaires à la Concession seront acquis par l'Etat, à ses frais, et remis au Concessionnaire dans les conditions fixées à l'Annexe 3.

4.3 Tout autre terrain non compris dans l'assiette ou dans l'emprise de la Concession, telle que définie à l'Article 4.2, qui se révélerait utile pour l'Exploitation et en particulier pour l'implantation des Aires de Services, la construction du bâtiment de bureau, des bases-vie, des dépôts de stockage des matériaux, des carrières et d'autres installations du Concessionnaire conformément à l'Annexe 5 portant le Business Plan et aux documents de soumission du Concessionnaire sera acquis par l'Etat et mis à disposition du Concessionnaire dans les conditions fixées à l'Annexe 3.

4.4 Les servitudes légales attachées aux dites emprises, au sens de l'article 17 de la loi n° 9-2004 portant code du domaine de l'Etat, sont également concédées au Concessionnaire, sous réserve de toute modification ultérieure de la législation congolaise, sans préjudice des stipulations de l'Article 53.2.2.

4.5 Conformément à la réglementation en vigueur, le Concessionnaire dispose d'une servitude de passage et de circulation nécessitée par l'entretien et l'exploitation des Routes concédées, de leurs accessoires et dépendances, ainsi que des ouvrages d'art et de tout dispositif, y compris hydraulique, participant à l'exploitation et/ou à l'entretien des Routes concédées.

4.6 Sauf dispositions contraires fixées par avenant à la présente Convention, tout bien, meuble ou immeuble appartenant au Concessionnaire et directement utilisé pour l'Exploitation est réputé faire partie de la Concession.

4.7 Le Concédant remet au Concessionnaire en l'Etat les Routes concédées ainsi que les biens mentionnés à l'Article 4.1 dans les conditions prévues à l'Article 9.

4.8 Le Concédant s'engage à mettre à la disposition du Concessionnaire gratuitement les bases et les centrales principales construites par l'entrepreneur

de la construction de la RN1 telles que listées en Annexe 17.

Article 5 - Délimitation des emprises concédées

5.1 Définition des zones de retraits légaux

5.1.1 Le Concessionnaire peut bénéficier, s'il l'estime nécessaire, des zones de retraits, à savoir :

- 5 mètres à partir du bord extérieur de l'assiette de la route nationale en milieu rural ;
- 5 mètres à partir du bord extérieur de l'assiette de la route nationale en milieu urbain, pour autant que la population de la ville ou de la localité traversée ne soit pas égale ou supérieure à 30.000 habitants ;
- 2 mètres à partir du bord extérieur de l'assiette de la route nationale en milieu urbain, pour autant que la population de la ville ou de la localité traversée soit égale ou supérieure à 30.000 habitants, selon le dernier recensement officiel de la population.

5.1.2 Les zones de retrait définies ci-dessus s'appliquent à l'ensemble des bretelles de raccordement aux infrastructures existantes ainsi qu'à l'ensemble des dispositifs de franchissement et de rétablissement des communications interceptées.

5.2 Obligations de Bornage à la charge du Concessionnaire

Lorsqu'il s'avère nécessaire, le Concessionnaire doit procéder à un Bornage des zones de retraits, dans le cadre des emprises concédées. Pour procéder au Bornage, le Concessionnaire se réfère aux plans de recollement, repris dans l'Annexe 1 portant dossier technique, afin de déterminer matériellement les limites des zones de retrait et, par voie de conséquence, des emprises concédées.

5.3 Protection des ouvrages par le Concédant

Le Concédant assure, en particulier au travers du Protocole de coopération entre le Concessionnaire et la force publique tel que prévu en Annexe 16, la protection des ouvrages concédés et du personnel du Concessionnaire, ainsi que la jouissance exclusive et paisible de tous les droits conférés au Concessionnaire au titre de la Convention pendant toute la durée de la Convention et apporte en tant que de besoin le concours de la force publique.

Le Concédant apporte notamment son assistance et sa protection au Concessionnaire dans le cas où ce dernier subirait de la part de toutes autorités de fait ou de droit une ingérence ou des nuisances injustifiées de nature à perturber l'Exploitation, et notamment la collecte des péages, afin de faire cesser cette ingérence et ces nuisances dans les meilleurs délais. Tout dommage subi par le Concessionnaire du fait d'une perturbation de l'Exploitation et en

particulier de la collecte des péages visée à cet Article sera indemnisé intégralement par l'Etat.

Article 6 - La classification des biens de la Concession

Les biens meubles ou immeubles, qu'ils soient remis par le Concédant, acquis ou réalisés par le Concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres.

6.1 Les biens de retour

Les biens de retour sont les biens constitutifs de la Concession, réalisés ou acquis par le Concessionnaire ou remis par le Concédant et nécessaires à l'exécution de la Concession. Sont réputés biens constitutifs de la Concession, l'ensemble des terrains, bâtiments, ouvrages et installations immobilières situés dans les limites de la Concession telles que définies à l'Article 5 et mentionnés à l'Annexe 3 du présent Contrat, ainsi que les objets mobiliers nécessaires à la poursuite de l'Exploitation, y compris l'entretien.

Au terme de la Convention, et sans une autre condition, le Concédant entre immédiatement et gratuitement en possession de biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviennent.

6.2 Les biens de reprise

Les biens de reprise sont les biens mobiliers, propriété du Concessionnaire, qui, sans être constitutifs ni nécessaires à l'Exploitation, peuvent être utiles à la poursuite de l'Exploitation, notamment à l'entretien des Routes nationales concédées, et qui peuvent par conséquent être repris par le Concédant dans les conditions fixées à l'Article 58 du présent Contrat.

Ces biens appartiennent au Concessionnaire tant que le Concédant n'a pas usé de son droit de reprise. Lorsque le Concédant use de droit de reprise, les biens de reprise sont repris à leur valeur nette comptable, déterminée le cas échéant à dire d'Experts, et majorée le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor Public.

Les stocks et approvisionnements peuvent également être repris par le Concédant à leur valeur nette comptable au jour de la reprise.

6.3 Les biens propres

Les biens propres se composent, de manière résiduelle, des biens : du Concessionnaire qui ne constituent pas des biens de retour ni des biens de reprise et qui demeurent en tout état de cause sa propriété privée.

Ces biens appartiennent au Concessionnaire pendant toute la durée et à l'issue de la Concession.

Article 7 - Nomenclature et Inventaire

Au plus tard à la Date de début d'exploitation, le Concédant remet au Concessionnaire une nomenclature et un inventaire établis contradictoirement par les Parties, classant les biens selon les trois catégories visées à l'Article 6 ci-dessus.

Ces documents sont mis à jour de commun accord entre le Concédant et le Concessionnaire à la date de mise en Exploitation de la Section 2 de la RNI bis et à la date de mise en Exploitation de la RN2.

Ces documents sont également mis à jour à l'initiative du Concessionnaire et à ses frais, à chaque mise en service d'une nouvelle installation ou d'un nouveau dispositif sur l'une des Routes nationales concédées, puis tous les cinq (5) ans, et enfin un (1) an avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'Article 58 de la présente Convention.

A chaque mise à jour prévue à l'alinéa précédent, la nomenclature et l'inventaire sont notifiés à la suite de leur établissement au Concédant pour approbation.

A défaut d'une réponse du Concédant dans les quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de notification par acte extra judiciaire prévue à l'alinéa précédent, l'approbation est réputée acquise.

Article 8 - Raccordement et Franchissement des ouvrages de la Concession

8.1 Les caractéristiques générales des Routes nationales concédées sont celles définies à l'Article 2.1 et détaillées à l'Annexe 1, portant dossier technique, complétée ultérieurement pour ce qui concerne les tronçons à compléter.

8.2 Le Concessionnaire fournit l'assistance nécessaire afin de permettre, dans les conditions prévues à l'Annexe 14, le passage sur les Routes concédées des convois militaires ainsi que des convois exceptionnels tels que définis dans le Code communautaire de la Route de la CEMAC, réserve d'un préavis notifié dans un délai raisonnable.

8.3 Ouvrages de raccordement

Sans préjudice des stipulations de l'Article 11.3, en cas de mise en service de nouvelles voies routières, le Concédant de ces dernières veillera, en concertation avec le Concessionnaire et les autorités compétentes, à pourvoir, à ses frais, au raccordement de la Route nationale concédée avec les nouvelles voies routières précitées.

8.4 Ouvrages de franchissement et de rétablissement

Sans préjudice des stipulations de l'Article 11.3, en cas de mise en service de nouvelles voies routières, le Concédant de ces dernières veillera, en concertation avec le Concessionnaire et les autorités compétentes, à pourvoir, à ses frais, au franchissement de la Route concédée avec les nouvelles voies routières précitées.

Article 9 - Remise au Concessionnaire des Routes nationales concédées - Calendrier d'exploitation

9.1 Le Concessionnaire réceptionne les Routes nationales concédées et commence les prestations d'Exploitation suivant le calendrier et les conditions prévus au présent Article.

9.2 Calendrier de remise et d'exploitation de la Route Nationale n° 1 et de la Section 1 de la RN1 bis et de leurs accessoires.

Les Parties reconnaissent qu'à la Date d'entrée en vigueur du Contrat, les obligations du Concessionnaire portent uniquement sur (i) l'Exploitation routière de la RN1 et, (ii) pour ce qui concerne la Section 1 de la RN1 bis, sur l'entretien courant de ladite Section 1 et sur l'exploitation des postes de péage de Mindouli et Koubola, et que l'Equilibre économique de la Convention est défini en prenant en compte seulement l'exécution de ces prestations.

Le Concédant remet gratuitement au Concessionnaire en l'Etat, au plus tard trois (3) mois après la Date d'entrée en vigueur du présent Contrat et de ses Annexes, les études, les terrains, le tracé et l'ensemble des ouvrages constitutifs de la RN 1 et de la Section 1 de la RN1 bis, y inclus les postes de péage de Mindouli et Koubola.

Les biens remis par le Concédant au Concessionnaire comprennent les accotements, les ouvrages d'art de franchissement, de raccordement, de rétablissement, les équipements, en ce compris les postes de péage, les stations de concassage, les carrières latéritiques et tous leurs accessoires, tels que décrits à l'Annexe 1 portant dossier technique.

Les ouvrages et terrains sont remis libres de toute occupation, de tous bâtiments, ouvrages et sujétions et francs de toutes charges et servitudes, de nature à constituer un obstacle à l'Exploitation. Cette remise fait l'objet de procès-verbaux établis contradictoirement.

A compter de la date de remise des ouvrages et terrains mentionnés ci-dessus, le Concessionnaire est autorisé par la présente Convention à occuper à titre gratuit le domaine public concédé.

9.3 Calendrier de remise et d'exploitation de la Section 2 de la RN1 bis

La Section 2 de la RN1 bis sera remise au Concessionnaire et donnera lieu à une Exploitation par celui-ci à la fin des travaux portant sur ce tronçon, sous réserve que les conditions préalables suivantes soient réunies :

- remise par le Concédant au Concessionnaire d'une attestation de conformité, établie conjointement par le Concédant et le constructeur de la route, confirmant que les travaux relatifs à la Section 2 de la RN1 bis sont achevés et que cette section 2 peut faire l'objet d'une mise en service conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ainsi qu'aux normes techniques congolaises en matière de travaux publics ;
- accord entre les Parties à la Convention sur un modèle financier propre à l'exploitation de la Section 2 de la RN1 bis et confirmant la viabilité financière de l'exploitation de cette route, indépendamment de l'Exploitation

routière de la RN1, de la Section 1 de la RN1 bis et de la RN2;

- conclusion d'un avenant à la présente Convention, intégrant le modèle financier prévu à l'alinéa précédent dans le Plan de Régulation Economique.

Le Concessionnaire sera invité à visiter les infrastructures composant la Section 2 de la RN1 bis, ses dépendances et accessoires faisant l'objet de la présente concession de services publics, préalablement à leur remise au Concessionnaire.

La remise de la Section 2 de la RN1 bis fera l'objet de procès-verbaux établis contradictoirement.

Les Parties conviennent que (6) mois avant la date prévisionnelle d'achèvement des travaux de la Section 2 de la RN1 bis, elles se réuniront afin de commencer les négociations visant à satisfaire le cas échéant aux conditions préalables précitées.

Si ces conditions préalables ne sont pas levées dans un délai de trois (3) mois, le cas échéant prolongé par accord entre les Parties, la Section 2 de la RN1 bis sera réputée exclue du périmètre de la Convention et la Convention sera exécutée et interprétée par les Parties sans aucune référence à la Section 2 de la RN1 bis.

9.4 Calendrier de remise et d'exploitation de la Route Nationale n° 2 et de ses accessoires

La Route Nationale n° 2 et ses accessoires seront remis au Concessionnaire et donneront lieu à une Exploitation par celui-ci à la fin de la réhabilitation des tronçons cités en annexe, sous réserve que les conditions préalables suivantes soient réunies :

- remise par le Concédant au Concessionnaire d'une attestation de conformité, établie conjointement par le Concédant et le constructeur de la route, confirmant que les travaux relatifs à la RN2 sont achevés et que la RN2 peut faire l'objet d'une mise en service conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ainsi qu'aux normes techniques congolaises en matière de travaux publics;
- accord entre les Parties à la Convention sur un modèle financier propre à l'exploitation de la RN2 et confirmant la viabilité financière de l'exploitation de cette route, indépendamment de l'Exploitation routière de la RN1 et de la RN1 bis ;
- conclusion d'un avenant à la présente Convention, intégrant le modèle financier prévu à l'alinéa précédent dans le PRE.

Le Concessionnaire sera invité à visiter les infrastructures composant la Routé Nationale n°2, ses dépendances et accessoires faisant l'objet de la présente concession de services publics, préalablement à leur remise au Concessionnaire.

La remise de la RN2 fera l'objet de procès-verbaux établis contradictoirement.

Les Parties conviennent que (6) mois avant la date prévisionnelle d'achèvement des travaux de la RN2, elles se réuniront afin de débiter les négociations visant à satisfaire le cas échéant aux conditions préalables précitées.

Si ces conditions préalables ne sont pas levées dans un délai de trois (3) mois, le cas échéant prolongé par accord entre les Parties, la RN2 sera réputée exclue du périmètre de la Convention et la Convention sera exécutée et interprétée par les Parties sans aucune référence à la RN2.

9.5 Conséquences de la remise des procès-verbaux

Pour ce qui concerne la RN1 et la Section 1 de la RN1 bis, par les procès-verbaux précités à l'Article 9.1, et sous réserve des stipulations du dernier alinéa du présent Article 9.5 et de l'Article 9.6, le Concessionnaire reconnaît avoir une complète connaissance des études, terrains, ouvrages, travaux, sections et installations qui lui sont remis et renonce à toute réclamation envers l'Etat quant à la quantité et à la qualité des éléments faisant l'objet d'une remise. Le Concessionnaire vérifie, contrôle, modifie ou complète en tant que de besoin les études, états descriptifs et plans qui lui sont remis par le Concédant.

Les procès-verbaux sont joints au présent Contrat au moment de la remise et repris en Annexe 4.

Par exception à ce qui précède, en cas de découverte d'un vice de conception ou de construction, non mentionné dans les procès-verbaux, affectant les ouvrages, travaux, sections et installations remis par le Concédant au Concessionnaire et ayant une incidence sur l'Exploitation routière, les conséquences financières de la découverte de ce vice sont assumées en intégralité par le Concédant, lequel s'engage à indemniser à ce titre le Concessionnaire.

9.6 Stipulations spécifiques au tronçon du « Mayombe » et des « Sables Batékés »

S'agissant spécifiquement du tronçon du « Mayombe » (du PK 50 au PK 156) et du tronçon des « Sables Batékés » (du PK 325 au PK 490), les conséquences financières d'un vice de conception ou de construction sont prises en charge par le Concessionnaire dans la limite d'une somme égale à 200.000.000 (deux cent millions) de Francs CFA par évènement et de 350.000.000 (trois cent cinquante millions) par Année.

Au-delà de ces plafonds, les effets financiers sont assumés par le Concédant, lequel s'engage à rembourser le Concessionnaire du coût de tous travaux à réaliser du fait d'un vice de conception ou de construction mentionné dans le paragraphe précédent.

Article 10 - Cadre général des droits conférés et des obligations imposées au Concessionnaire

10.1 Prise en charge des risques

Dans les conditions et limites prévues au Contrat et en particulier les dispositions du dernier alinéa de l'Article 9.5, le Concessionnaire prend à sa charge l'intégralité des frais et risques d'exploitation et d'entretien des Routes nationales concédées, y compris concernant les études, terrains, installations, ouvrages, travaux et sections qui lui sont remis dans les conditions fixées à l'Article 9 du présent Contrat.

Sont notamment à la charge du Concessionnaire l'adaptation du niveau de service aux besoins des usagers, y compris les équipements d'exploitation et de sécurité, les dispositifs d'information des usagers, le dimensionnement des gares de péage dans les conditions et limites du Contrat.

10.2 Engagements antérieurs

Le Concédant déclare et garantit au Concessionnaire l'absence de tout type d'engagements de l'Etat à l'égard des tiers en lien avec Le Projet.

Le Concédant garantit le Concessionnaire contre tout recours judiciaire ou sanction administrative de quelque sorte que ce soit relative à tout engagement antérieur que l'Etat aurait pu assumer relatif au Projet.

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

Tous les nouveaux contrats de tout type exécutés par le Concessionnaire seront négociés par le Concessionnaire afin d'assurer l'exploitation, des Routes concédées dans les meilleures conditions de qualité et de service.

10.3 Prise en compte des procédures d'expropriations pour cause d'utilité publique.

Le Concessionnaire prendra en compte les engagements pris par l'Etat dans le cadre d'éventuelles procédures d'expropriations pour cause d'utilité publique, en vue de l'exploitation et de l'entretien des sections de la RN1, de la RN1 bis et de la RN2 telles que définies à l'Article 2.1, en cours à la Date de signature ou en cours à la date de signature des avenants relatifs à la RN1 bis ou à la RN2 stipulés aux Articles 10.3 et 10.4, sans en assumer une responsabilité financière.

10.4 Les Parties reconnaissent que la présente Convention a été conclue en considération de ce que, pendant la durée de la Convention, le Concédant ne construira pas, n'autorisera pas la construction, ne financera pas et n'autorisera pas un tiers à financer, directement ou indirectement, totalement ou partiellement, la réalisation et/ou l'exploitation de tout autre moyen de liaison terrestre ayant une

fonction identique aux Routes concédées, dont la conséquence affecterait négativement le trafic ou les recettes des Routes concédées.

Si, pendant la durée de la Convention, l'Etat ou toute autorité publique autorise, entreprend ou fait entreprendre la construction d'un tel moyen de liaison terrestre ou interrompt l'exploitation des voies permettant l'accès aux Routes concédées ou ne maintient pas le niveau de service sur ces voies, il sera fait application des dispositions des Articles 53.2.2 et 53.2.3.

TITRE II - TRAVAUX SUR LES ROUTES CONCEDEES AU TITRE DES OBLIGATIONS DE GER

Article 11 - Exécution des Travaux

Les stipulations du présent titre s'appliquent aux travaux réalisés par le Concessionnaire au titre de ses obligations de GER conformément à l'Annexe 7.

11.1 Lorsque le GER des Routes concédées et de leurs accessoires, nécessitent l'exécution de travaux par le Concessionnaire conformément à l'Annexe 7, ces derniers sont exécutés conformément aux études techniques soumises par le Concessionnaire à l'Autorité chargée du contrôle pour approbation dans la limite du montant des travaux de GER défini dans le Plan de GER.

Le Concessionnaire s'engage à rédiger les dossiers d'études techniques en conformité avec les stipulations du Contrat, en particulier de l'Annexe 1 portant dossier technique et dans le respect des Bonnes Pratiques du Secteur.

A défaut de réponse de l'Autorité chargée du contrôle dans un délai de trente (30) Jours calendaires à compter de la réception des documents, celle-ci est réputée avoir approuvé les documents. Si l'Autorité chargée du contrôle refuse d'approuver les documents, elle doit motiver spécifiquement sa décision de refus, le Concessionnaire ayant alors le droit de soumettre lesdits documents refusés à l'Ingénieur Indépendant.

11.2 Des opérations de communication relatives aux Routes nationales concédées peuvent être organisées à l'initiative du Concédant ou du Concessionnaire. Les modalités pratiques de ces opérations sont définies d'un commun accord entre les Parties.

11.3 Pendant l'exécution des travaux, particulièrement d'entretien des couches supérieures des Routes concédées, le Concessionnaire minimise la gêne aux usagers en mettant en place, dans les limites du possible et du raisonnable, un itinéraire permettant l'exploitation continue des Routes concédées.

11.4 Il en est de même en cas de Développement réalisé conformément à l'Article 53.1. Le Concessionnaire est, en tout temps pendant la réalisation des travaux, soumis aux objectifs de performance prévus à l'Annexe 11, dans les conditions et limites prévues au Contrat, notamment à l'Article 63.

11.5 Le Concessionnaire est responsable de l'ensemble des études et des démarches administratives requises pour la réalisation de l'Exploitation routière, en particulier celles préalables aux travaux d'entretien et de GER qui s'avèreraient nécessaires à cette fin.

Le Concessionnaire est responsable de toutes les démarches en vue de la préparation des dossiers de demandes d'autorisations relatives à l'Exploitation auprès des autorités compétentes.

Sous réserve du respect des dispositions législatives et réglementaires, applicables, le Concédant s'emploie à instruire avec diligence les demandes de l'autorisation relevant de sa compétence sur la base de dossiers complets transmis par le Concessionnaire et à délivrer en temps utile les autorisations. Sous les mêmes réserves, le Concédant s'engage également à faciliter l'obtention en temps utile par le Concessionnaire des permis et autorisations dont la délivrance ne relèverait pas directement de sa compétence.

Sans préjudice de l'alinéa ci-dessus, le Concédant soutient, en tant que de besoin et dans le respect des règles applicables c'est-à-dire notamment dans le respect des principes d'indépendance et d'impartialité, les démarches du Concessionnaire dans le cadre de la délivrance d'autorisations administratives relatives à la réalisation de l'objet de la Concession.

Le Concessionnaire transmet à l'Autorité chargée du contrôle copie des demandes qu'il aura formulées ainsi que des réponses des autorités concernées.

En cas de non obtention, de retard d'obtention, de suspension, d'annulation ou de retrait des autorisations nécessaires à l'Exploitation routière, le Concessionnaire et l'Autorité chargée du contrôle se rencontrent dans les plus brefs délais afin d'en déterminer les conséquences sur la poursuite de l'exécution du Contrat. Sauf si la situation est exclusivement imputable au Concessionnaire, la survenance de l'un de ces événements donne lieu à application des mesures de compensation prévues à l'Article 53.2.2.

Article 12 - Contrôle de l'exécution des travaux

L'exécution des travaux à réaliser dans le cadre de l'Entretien est placée sous le contrôle et la supervision de l'Autorité chargée du contrôle.

Article 13 - Conditions d'exécution des travaux de GER

Le Concessionnaire exécute les travaux de Gros entretien renouvellement conformément aux stipulations de la Convention et aux Bonnes Pratiques du Secteur.

Les conditions et le calendrier d'exécution des travaux de GER sont définis en Annexe 7.

Article 14 - Frais à la charge du Concessionnaire

14.1 Tous les frais nécessaires à l'exploitation, l'aménagement, l'entretien des routes y compris les

ouvrages et installations faisant partie intégrante de la Concession, les frais correspondant à l'éclairage des postes de péage et de pesage ainsi que des accès, sont à la charge du Concessionnaire dans les conditions et limites prévues au Contrat.

14.2 Sont également à la charge du Concessionnaire, sauf recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui peuvent être dues à des tiers du fait de l'Exploitation.

14.3 Sans préjudice des stipulations de l'Article 4, si l'acquisition de terrains est nécessaire à la mise en oeuvre d'une modification proposée par le Concessionnaire conformément à l'Article 53.1.2, les Parties se réunissent afin de convenir des modalités d'acquisition des terrains concernés.

TITRE III - EXPLOITATION DES ROUTES NATIONALES CONCEDEES

Sous-Titre III.1. Modalités de gouvernance pour l'exploitation des Routes concédées

Article 15 - Etablissement d'une société Concessionnaire de droit congolais

15.1 Le Groupement s'engage à finaliser la création de la Concessionnaire, société ad hoc, dotée de la personnalité morale, exclusivement dédiée à l'exploitation des Routes Nationales concédées.

Le représentant dûment mandaté du Concessionnaire est signataire du Contrat et ce dernier est notifié à la Concessionnaire.

La société dédiée est ainsi le Délégué ou Concessionnaire. Toutefois et par dérogation à l'alinéa précédent, le Contrat peut être signé par les représentants dûment mandatés des sociétés composant le Groupement.

Dans cette hypothèse, la société dédiée doit être créée et se substituer au Groupement en qualité de titulaire de l'ensemble des droits et obligations au titre du Contrat, au plus tard à la Date de début d'exploitation. La société dédiée devient ainsi le Délégué. L'acte de substitution signé entre les deux entités sera notifié au Concédant.

15.2 Le Concessionnaire chargé de l'exploitation des Routes concédées sera constitué sous forme d'une société anonyme de droit congolais ayant son domicile fiscal en République du Congo et dont l'objet social porte exclusivement sur l'exécution du présent Contrat.

15.3 Les statuts de cette société font l'objet de l'Annexe 12.

15.4 Les actionnaires privés de la société Concessionnaire sont des affiliés des membres du Groupement.

Article 16 - Capital social de la société Concessionnaire

16.1 Le capital social de la société Concessionnaire est composé exclusivement d'apports en numéraire.

16.2 Son capital social initial s'élève à 15.000.000 Francs CFA.

16.3 Le capital social de la société Concessionnaire se répartit à la date de sa constitution selon la clé suivante :

- apport en numéraire de China Construction Zhiyuan Investment Limited : 70%
- apport en numéraire d'Egis Projects SA : 15%
- apport en numéraire de l'Etat Congolais : 15% 21

Sous-Titre III.2. Obligations du Concessionnaire liées à l'exploitation

III.2.1. Cadre général d'exploitation

Article 17 - Exploitation et entretien des Routes nationales concédées - Principes généraux

17.1 Qualité de l'exploitation et de l'entretien des Routes nationales concédées

Sous réserve des stipulations de l'Article 63, sous peine des sanctions prévues à l'Article 62 du présent Contrat, le Concessionnaire dispose et met en oeuvre, en tout temps et sans délai, sauf Cause Exonératoire ou menace imminente à la sécurité des biens ou des personnes ou aux travaux d'entretien ou sauf en cas de modification de la Concession, tous les moyens conformes aux Bonnes Pratiques du Secteur, de nature à assurer en permanence, quelles que soient les circonstances, la continuité de la circulation dans des conditions de sécurité et de commodité conformes à celles prévues en Annexe 11.

Le Concessionnaire exploite, entretient et maintient toute section des Routes nationales concédées, ainsi que tout terrain, ouvrage ou infrastructure annexe faisant partie de la Concession conformément au Contrat et à l'Annexe 2, à compter, en ce qui concerne la RNI et la Section 1 de la RNI bis, de la Date de début d'exploitation, et, en ce qui concerne la Section 2 de la RNI bis et la RN2, de leur date respective de remise définie aux Articles 9.3 et 9.4.

Le Concessionnaire est tenu de respecter les termes du Manuel d'Exploitation qu'il aura remis au Concédant dans les trois (3) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Une fois remis au Concédant, ce Manuel d'Exploitation sera annexé à la présente Convention.

Les ouvrages de la Concession, y compris les équipements, dépendances et installations annexes directement nécessaires au service des usagers ou réalisés en vue d'améliorer l'Exploitation routière, sont entretenus et maintenus en bon état, et exploités aux frais du Concessionnaire ou, sous sa responsabilité, par les titulaires de contrats conclus par le Concessionnaire, de façon à toujours convenir à l'usage auquel ils sont destinés, le tout conformément au Manuel d'Exploitation. Ils sont mis en conformité, aux frais du Concessionnaire, avec les règlements en vigueur et instructions administratives les plus

récents, sans préjudice de l'application de l'Article 53.2.2.

La signalisation est en permanence mise en conformité avec la réglementation en vigueur, aux frais du Concessionnaire, sans préjudice de l'application de l'Article 53.2.2.

Le Concessionnaire entretient l'ensemble des dépendances et des ouvrages de la Concession dans un souci permanent de préservation des espaces et des lieux, des ressources naturelles, du cadre de vie des riverains et d'intégration des Routes nationales concédées dans les paysages traversés, conformément à l'Article 37 de la présente Convention.

17.2 Enlèvement des véhicules

Le Concessionnaire assure ou fait assurer dans les délais requis, sous sa responsabilité, sur l'ensemble du domaine concédé, l'enlèvement des véhicules en panne ou accidentés, dans les conditions prévues par la réglementation et la législation en vigueur. Si cette prestation est confiée à des tiers, les sociétés d'enlèvement sont sélectionnées par le Concessionnaire, sous la supervision de l'Autorité chargée de contrôle, au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence.

Dans un tel cas de figure, les sociétés d'enlèvement sont choisies pour une, durée maximale de cinq (5) ans s'agissant de l'enlèvement des véhicules légers et pour une durée maximale de six (6) ans s'agissant des véhicules poids lourds.

17.3 Prestataires du Concessionnaire

Conformément aux dispositions de l'article 118 du Code des marchés publics, le Concessionnaire peut confier une partie des prestations d'Exploitation de l'une des Routes nationales concédées à une ou plusieurs entreprises, étant précisé que le Concessionnaire demeure seul responsable, envers le Concédant, de la bonne exécution de ses obligations relatives à l'exploitation et à l'entretien de la Route nationale considérée.

Chaque Année à compter de la Date de début d'exploitation, le Concessionnaire transmet au Concédant une liste mise à jour des contrats conclus par le Concessionnaire avec ses prestataires.

En tout état de cause, en particulier pour ce qui concerne les prestations comprises dans les Annexes 2 et 7, il est convenu entre les Parties que le Concessionnaire conclura librement des sous-contrats avec (i) tout membre du Groupement ou (ii) toute société qu'un membre du Groupement contrôle ou effectivement contrôle ou (iii) toute société qui est contrôlée ou effectivement contrôlée par CSCEC, excepté si l'objet du contrat requiert un appel d'offres conformément à l'alinéa suivant.

Pour ce qui concerne la réalisation de Développement à l'initiative du Concessionnaire, le Concessionnaire

procèdera à une mise en concurrence pour choisir les prestataires en charge des activités concernées. Pour la réalisation de ces activités, le Concessionnaire devra rapporter la preuve de l'attribution d'au moins 30% du montant total des commandes annuelles à des personnes physiques ou morales non affiliées à l'une de ses composantes ou à l'un de ses actionnaires, étant précisé qu'à rapport qualité/prix égal, les entreprises avec assise fiscale au Congo seront préférées.

Article 18 - Critères de qualité pour l'exploitation des Routes concédées

Le Concessionnaire est tenu de se conformer aux critères de qualité pour l'Exploitation de la Concession tels que précisés dans l'Annexe 11 portant standards de performance et de qualité de services.

III.2.2. Investissements nécessaires à l'Exploitation

Article 19 - Liste des investissements nécessaires à l'Exploitation de la Concession

La liste des investissements nécessaires à l'exploitation des Routes nationales concédées figure à l'Annexe 8 portant plan d'investissement dûment approuvée par l'Autorité Délégante.

III.2.3. Exploitation des péages

Article 20 - Cadre général du système de péage et de pesage

20.1 Le Concessionnaire a à sa charge l'obligation de mettre en place, de remplacer, d'adapter et d'entretenir les installations nécessaires au bon fonctionnement des postes de péages, tant existants qu'à venir, et des stations de pesage dont l'exploitation revient au Concessionnaire, conformément aux stipulations de l'Annexe 2.

20.2 Le Concessionnaire réceptionne, à la Date d'entrée en vigueur, les postes de péage existants dont l'emplacement et les caractéristiques techniques et les équipements sont précisés en Annexe 1 et dont il a eu parfaite connaissance au moment où il a remis son offre finale.

20.3 L'Etat s'engage à ce que, à compter de la Date d'entrée en vigueur, les éventuels postes de péage et/ou de pesage situés dans l'emprise de la Concession et non exploités par le Concessionnaire cessent toute activité de perception de péage/pesage ou autres droits sur les usagers des Routes nationales concédées.

20.4 Un programme de tests préalables portant sur le fonctionnement des postes de péages et des stations de pesage sera établi d'un commun accord entre le Concédant et le Concessionnaire avant le début des activités d'Exploitation routière. Les stations de pesage ont pour objet la détection de toute surcharge non autorisée et les véhicules en surcharge ne seront pas autorisés à accéder aux routes concédées. En cas d'accès éventuel, le Concessionnaire aura le droit d'appliquer les pénalités de surcharge. Le Concédant apporte son assistance et sa protection

au Concessionnaire dans le cas où le refus d'accès nécessite l'intervention de la force publique.

20.5 Tout dommage subi par le Concessionnaire du fait d'une perturbation de l'Exploitation et en particulier de la collecte des péages visée à cet Article 20 sera indemnisé intégralement par l'Etat.

Article 21 - Installations des nouveaux postes de péage et des nouvelles stations de pesage

21.1 Etudes préalables

Dans les conditions prévues par l'Article 53.1.1, le Concédant pourra demander au Concessionnaire de procéder à l'installation d'un nouveau poste de péage ou d'une nouvelle station de pesage.

Le Concessionnaire procèdera alors, aux frais du Concédant, à toutes les études préalables nécessaires tant pour déterminer l'emplacement adéquat d'un nouveau poste de péage éventuel ou d'une nouvelle station de pesage, que pour établir l'impact de cette nouvelle installation sur l'exploitation de la route concernée.

Ces études seront communiquées au Concédant, qui devra marquer son accord sur l'installation de tout nouveau poste de péage ou nouvelle station de pesage.

L'absence de réponse expresse du Concédant dans un délai de quatre-vingt-dix (90) Jours à dater de la communication des études préalables vaut renonciation par le Concédant à sa demande.

21.2 Tarification et conséquences financières de la modification

La création de nouveaux postes de péage ou de nouvelles stations de pesage emporte les conséquences financières prévues par l'Article 53.1.1.

III.2.4. Exploitation des aires et stations de services

Article 22 - Aires de services

Le Concessionnaire exploite les Aires de services existantes à la Date de signature de la Convention, dont la localisation et les caractéristiques sont définies en Annexe 1, nécessaires à la bonne exécution de la présente Convention.

Le Concessionnaire pourra de sa propre initiative ou à la demande du Concédant aménager et exploiter de nouvelles Aires de services. La création de nouvelles Aires de service à la demande du Concédant emporte les conséquences financières prévues par l'Article 53.1.1. L'aménagement de ces Aires de services sera soumis à une mise en concurrence conformément aux dispositions de l'Article 17.3.

Le Concessionnaire installe les Aires de services et toute autre installation accessoire qu'il juge nécessaire à l'Exploitation routière, étant précisé qu'un point dépannage carburant doit exister en moyenne au

moins tous les 100 kms, avec un service 7 jours/7 et 24h/24.

Le Concessionnaire est autorisé à sous-déléguer tout ou partie de la construction, de l'aménagement et de l'exploitation des Aires de service, sans que cela n'affecte sa responsabilité à l'égard du Concédant et sous réserve que le sous-déléguataire présente des références sérieuses en matière d'exploitation de stations-services.

En ce qui concerne les stations-service, le Concessionnaire est autorisé à concéder l'installation, la construction, l'aménagement et l'exploitation des stations-services à des marketeurs agréés.

L'Etat fournit au Concessionnaire l'assistance nécessaire, et fait usage à ce titre des pouvoirs dont il dispose, afin de permettre au Concessionnaire de percevoir les redevances ou toutes autres sommes qui lui sont dues par les exploitants d'installations de service (telles que notamment les Aires de service et les stations-service) et d'installations commerciales situées dans l'emprise de la Concession.

III.2.5. Exploitation des Routes concédées

Article 23 - Calendrier de mise en exploitation

23.1 L'Exploitation routière de la RN1 et de la Section 1 de la RN1 bis, débute selon le Calendrier d'exploitation défini à l'Annexe 2 ou au plus tard dès que les conditions suspensives prévues à l'Article 60.2 sont levées.

23.2 La Section 2 de la RN1 bis et la RN2 font l'objet d'une mise en concession différée et leur Exploitation débutera aux dates prévues par les avenants mentionnés aux Articles 9.3 et 9.4.

23.3 Le Concessionnaire est mis en possession de la RN1, de la Section 1 de la RN1 bis et des postes de péage de Mindouli et Koubola par le Concédant conformément à l'Article 9.2.

23.4 Le Concessionnaire n'est tenu au respect des obligations relatives à l'Exploitation routière qu'à compter des dates de la prise en exploitation effective des routes nationales concédées, telles que prévues ci-dessus.

Article 24 - Interruptions et restrictions de la circulation

24.1 Toute restriction importante ou interruption de trafic prévue par le Concessionnaire doit être portée par ses soins à la connaissance du public en temps utile par tous les moyens appropriés.

24.2 En cas de Force Majeure imposant l'interruption de la circulation, le Concessionnaire informe sans délai les services compétents de l'Etat et des collectivités locales concernées. Une information aux usagers est également prévue, promptement, par l'intermédiaire d'une signalisation adaptée.

24.3 Hormis les cas de Force Majeure, si l'Etat ou toute autorité publique décide d'interrompre l'Exploitation, pour quelles raisons que ce soient, le Concedant s'assure qu'une notification écrite soit adressée au Concessionnaire dans un délai raisonnable afin de permettre une concertation avec le Concessionnaire en vue de prendre les mesures susceptibles de perturber le moins possible l'Exploitation. Si l'interruption de l'Exploitation n'est pas imputable à un fait du Concessionnaire (y compris si l'interruption est due à un cas de Force Majeure), le Concessionnaire est indemnisé par le Concedant des pertes de revenus et coûts supplémentaires encourus du fait ou en relation avec cette interruption, à moins que les Parties ne conviennent d'autres mesures ayant pour effet de restaurer l'Equilibre économique.

Article 25 - Obligations relatives à divers services publics

25.1 Le Concessionnaire est tenu de se conformer aux Lois et Règlements existant ou à intervenir notamment en ce qui concerne le libre exercice des services de police et de gendarmerie, de lutte contre l'incendie, de sécurité, de protection civile, de santé, de défense nationale, de distribution de carburant, et des autres services publics.

Le Concessionnaire ne pourra en aucune manière entraver les interventions desdits services publics.

25.2 Le Concessionnaire doit se concerter avec les administrations compétentes pour concilier dans le respect de la réglementation en vigueur, les préoccupations des autres services publics, oeuvrant dans le périmètre de la Concession, notamment les services des télécommunications, avec ses propres obligations, à l'occasion des procédures et travaux concernant chacun d'eux.

Article 26 - Agents et préposés du Concessionnaire

Sans préjudice des stipulations de l'Article 33 et des dispositions de la Concession relatives à la coopération avec les autorités nationales chargées de la sécurité publique figurant à l'Annexe 16, les agents et préposés chargés par le Concessionnaire, ou par les prestataires de ce dernier, de la surveillance et de la garde des Routes nationales concédées sont commissionnés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur et le protocole spécifique de coopération prévu en Annexe 16.

Ils portent des insignes distinctifs de leurs fonctions ; ces insignes sont tel que ces agents et préposés ne puissent être confondus avec le personnel des forces de l'ordre et de sécurité.

III.2.6. Mesures de sécurité et d'information des usagers

Article 27 - Règlements d'exploitation, mesures de police et gestion du trafic

27.1 Les autorités publiques titulaires du pouvoir de police sont en charge d'assurer la sécurité publique et la protection des intérêts de la Concession conformément aux stipulations de la Convention, notamment de l'Article 33. Le Concessionnaire se conforme aux règlements de police édictés par les autorités compétentes.

27.2 Il soumet à l'approbation des autorités compétentes, deux (2) mois au moins avant la date prévue pour leur mise en application, le règlement d'exploitation et les plans d'intervention et de sécurité. Ces plans contiennent les dispositions essentielles sur les consignes générales d'intervention, tant pour le personnel du Concessionnaire que pour les services et entreprises liés par contrat avec le Concessionnaire. Le règlement d'exploitation comprend l'ensemble des conditions d'utilisation du domaine concédé par les usagers.

27.3 Les plans d'intervention sont, notamment, soumis et discutés avec la force publique.

27.4 Le Concessionnaire participe à l'échange permanent et en temps réel des informations relatives à la circulation routière avec le Concedant et/ou les gestionnaires du réseau routier, tant publics que privés, et les autorités concernées.

27.5 Le Concessionnaire se soumet à toutes les mesures prises par la gendarmerie nationale investie du pouvoir de police de la circulation dans l'intérêt des usagers du réseau routier dont font partie les Routes nationales concédées.

27.6 L'Etat s'engage à mettre à disposition des contingents de la gendarmerie nationale, sur l'ensemble du réseau routier concédé et suivant une clé de répartition à discuter entre les Parties, en vue d'assurer la sécurisation de l'exploitation des Routes nationales concédées.

En tout état de cause le Concessionnaire est encouragé à prendre toutes les mesures utiles à l'amélioration de la gestion du trafic.

Article 28 - Signalisation routière

Sont mis à la charge du Concessionnaire, dans les limites prévues à l'Annexe 2, l'ensemble du système de signalisation horizontale et verticale des Routes nationales concédées.

Le Concessionnaire est tenu en toute circonstance de respecter les prescriptions du Code communautaire de la route CEMAC.

Article 29 - Système d'éclairage

Dans les limites prévues à l'Annexe 2, le Concessionnaire assure, à sa charge, un système approprié d'éclairage des postes de péage, des stations de pesage et Aires de services.

Article 30 - Panneaux d'information pour les usagers

Dans les limites prévues à l'Annexe 2, le Concessionnaire assure, à sa charge, une information appropriée des usagers, notamment par l'intermédiaire de panneaux d'information le long des routes nationales concédées.

Article 31 - Système d'appels d'urgence

Dans les limites prévues à l'Annexe 2, le Concessionnaire veille à assurer sur l'ensemble du tracé un système de patrouille permanent et met en place un numéro pour appels d'urgence. Ladite couverture doit être garantie 7 jours/7 et 24 heures/24.

Article 32 - Publicité

La publicité sur les emprises de la Concession est soumise aux lois et règlements en vigueur.

Article 33 - Constats opérés en coopération avec la force publique

Le Concessionnaire assure, à sa charge, la mise à disposition, à chaque poste de péage et/ou à chaque station de pesage, d'un local pour les pelotons routiers d'intervention de la gendarmerie raisonnablement dimensionné.

Les Parties reconnaissent que la présente Convention a été conclue en considération de ce que les autorités publiques titulaires du pouvoir de police assureront en toute hypothèse la préservation des intérêts de la Concession, notamment par la présence permanente des forces de l'ordre à l'intérieur du domaine concédé, avec des effectifs adaptés aux besoins, aux fins d'exercice des pouvoirs de police administrative ou judiciaire (constat instantané des fraudes, relevé d'immatriculation, arrestation...), en ce compris le constat des infractions commises par les poids lourds en surcharge et la perception des amendes correspondantes. Le non-respect de cette hypothèse donne lieu à l'application des mesures de compensation prévues à l'Article 53.2.2.

Le Concessionnaire peut installer tout système de détection des fraudes électroniques ou autres, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Il peut installer des stations de pesage dynamiques pour suivre la corrélation du nombre d'amendes dressées et le nombre de camions identifiés en surcharge. Une non-corrélation constitue un cas d'application des mesures de compensation prévues à l'Article 53.2.2.

Les modalités détaillées d'application du présent Article sont définies à l'Annexe 16.

Article 34 - Ecoute des usagers et réclamations

34.1 Le Concessionnaire met en œuvre une politique d'écoute des usagers sur la qualité du service.

Il recueille l'avis des usagers, notamment au travers d'une enquête annuelle dont le contenu et la méthodol-

ogie sont définis par le Concessionnaire après concertation avec le Concédant et dont la réalisation est confiée à un prestataire externe indépendant. Les résultats de cette enquête sont transmis dans les meilleurs délais au Concédant.

34.2 Le Concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer leurs réclamations ou observations sur le service rendu par tous les moyens de communication, adaptés aux technologies disponibles. L'existence de ces moyens de communication est portée à la connaissance du public, par une information largement diffusée. Le Concessionnaire adresse chaque Année à l'Autorité chargée du contrôle de la concession un bilan des réclamations des usagers et des suites qu'il y a à donner ou qu'il entend donner.

Article 35 - Diffusion de l'information relative à l'exploitation des Routes nationales concédées

35.1 A partir de la Date de début d'exploitation, le Concessionnaire fournit au Concédant les documents, notamment statistiques, comptes rendus et informations relatifs à l'Exploitation des Routes nationales concédées, dont la liste est fixée par accord des Parties.

En particulier, le Concessionnaire fournit au Concédant, gratuitement, sans condition et dans un délai raisonnable, les données de trafic mensuelles, trimestrielles et annuelles et toutes autres données de trafic nécessaires, à la mise en œuvre et au suivi de l'Exploitation routière. Il fournit également annuellement ses prévisions de trafic sur cinq ans exprimées en trafic moyen journalier annuel.

35.2 Le Concédant prend toutes les mesures de nature à préserver la confidentialité de ces informations.

Article 36 - Exploitation des installations annexes

36.1 Le Concessionnaire peut, sans préjudice de ses obligations définies à l'Article 31, réaliser et exploiter des installations de télécommunications dans l'emprise de la Concession s'il l'estime nécessaire pour l'Exploitation routière.

Sans préjudice des droits de passage des opérateurs de télécommunications, le Concessionnaire est autorisé à consentir à des tiers, dans des conditions compatibles avec les règles de gestion et d'exploitation de la Concession, et conformément aux lois et règlements en vigueur, pour une période n'excédant pas la durée de la présente Convention, des droits relatifs à l'implantation et l'exploitation de telles installations.

36.2 Le Concessionnaire transmet au Concédant la copie de chaque contrat signé en application de l'alinéa précédent, au plus tard un (1) mois après sa signature.

Pour les installations servant des boissons, le Concessionnaire impose à ses exploitants d'appliquer les restrictions réglementaires à la vente de boissons alcoolisées.

III.2.8. Obligations d'entretien

Article 37 - Cadre général des obligations d'entretien

37.1 Dans les conditions prévues par l'Annexe 2 et sous réserve des stipulations de l'Article 9.5, le Concessionnaire est tenu, sous la supervision de l'Autorité chargée du contrôle, d'assurer l'entretien de toutes les installations, principales ou accessoires relevant de l'assiette de la Concession, permettant, de manière directe ou indirecte, l'Exploitation des Routes concédées.

37.2 Les obligations du Concessionnaire incluent la préservation de l'intégrité des emprises concédées, par l'entretien adéquat des ouvrages, dans le respect, à tout le moins, des indications reprises dans l'Annexe 2.

37.3 Le Concessionnaire sera tenu de restituer en fin de Concession au Concédant les routes et les installations en bon état d'entretien dans les conditions prévues à l'Article 59.

TITRE IV - RESPECT DES EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES, SÉCURITAIRES ET SOCIALES

Article 38 - Exigences environnementales

38.1 Exigences environnementales préalables

Le Concessionnaire met en oeuvre l'ensemble des mesures en faveur de l'environnement détaillées en Annexe 13 dans le respect des réglementations en vigueur en matière environnementale et en tenant compte du Plan de gestion environnemental et social (PGES) et des autorisations administratives nécessaires à l'objet de la Concession.

38.2 Rapport annuel

Le Concessionnaire établit un rapport annuel à l'attention de l'Autorité de contrôle et du Concédant faisant état du suivi des mesures mises en oeuvre en application de l'alinéa précédent et comportant une analyse des risques environnementaux identifiés.

38.3 Limitation des effets sur l'environnement

Le Concessionnaire fera ses efforts raisonnables pour limiter les impacts et les atteintes à l'environnement résultant de l'exploitation des Routes concédées.

Article 39 - Exigences de prévention et de sécurité routière

39.1 Dans les limites prévues à l'Annexe 2, le Concessionnaire est en charge de la définition et de la mise en place des mesures de prévention et de sécurité routières qui intègrent notamment un système de signalisation en temps réel (panneaux à message variable). Il entreprend par ailleurs toute action de sensibilisation et de communication nécessaire à la bonne application et au respect de ces mesures.

39.2 Aux fins exposées à l'alinéa précédent, le Concessionnaire se concerta avec les autorités compétentes en matière de prévention et de sécurité routières, dans le cadre du volet « Sécurité routière » des Protocoles de coopération visés en Annexe 16, dont la mise en place doit intervenir préalablement à la Date de début d'exploitation de la présente Convention.

Article 40 - Exigences et préoccupations sociales

40.1 Le Concessionnaire est tenu de respecter la législation en matière sociale relative au respect des droits fondamentaux des travailleurs.

40.2 Le Concessionnaire exploite la Concession en tenant compte des préoccupations des communautés locales qu'il associe autant que possible à l'exploitation en ayant recours à la main d'oeuvre disponible en leur sein. Dans ce cadre, le Concessionnaire consacrera un budget à la réalisation d'oeuvres à caractère social et caritatif, notamment dans le domaine de l'éducation, de la santé et le bien-être social.

40.3 Le Concessionnaire rend compte, dans le cadre d'un rapport annuel remis à l'Autorité de contrôle et au Concédant, des mesures mises en -havre conformément aux stipulations ci-dessus, à compter de la première Année révolue suivant la Date de début d'exploitation.

40.4 La convention collective applicable est celle en vigueur pour les secteurs du bâtiment, des travaux publics et des activités connexes.

TITRE V - REGIME FINANCIER DE LA CONCESSION

Article 41 - Dispositions générales relatives au financement Equilibre économique de la Concession

41.1 Business Plan

Le Business Plan est établi sous la forme d'un modèle informatique élaboré sous Excel, ou équivalent. Il ne comporte ni macro, ni référence circulaire.

Le Business Plan établi par le Concessionnaire figure, en version informatique et dans une impression complète, à l'Annexe 6 à la présente Convention.

Le Business Plan fait partie intégrante de la présente Convention et reprend les retours sur investissements escomptés par le Concessionnaire pour toute la durée de la Convention. Le même document prévoit également un régime d'indexation de la tarification initiale en tenant compte des stipulations de l'Article 43.

41.2 Equilibre économique de la Convention

41.2.1 Le Business Plan constitue le fondement de la définition de l'Equilibre économique de la Convention.

41.2.2 Les Parties reconnaissent que les engagements souscrits par le Concessionnaire l'ont été en vue de permettre à celui-ci d'atteindre l'Equilibre économique

et en considération, d'une part, des obligations souscrites par le Concédant au titre de la Convention et, d'autre part, de l'environnement administratif, financier, technique, fiscal, économique, juridique et social existant à la Date de signature de la Convention.

Sans préjudice des autres stipulations de la Convention prévoyant le rétablissement de l'Equilibre économique (notamment des Articles 42.2 et 53), stipulations applicables à tout moment au cours de l'exécution de la Convention, l'Equilibre économique sera réévalué au-delà des trois (3) premières années commençant à courir à la Date de début de l'exploitation, en ayant recours au Plan de régulation économique (PRE) actualisé tel que prévu ci-dessous.

41.3 Plan de Régulation Economique

Le Concessionnaire est tenu d'établir, en concertation avec le Concédant, au terme de la période initiale de trois (3) ans après la Date de début de l'exploitation routière, et ensuite tous les cinq (5) ans, un Plan de Régulation Economique (PRE) par lequel les Parties s'entendent pour rétablir l'Equilibre économique initial de l'opération.

Le PRE comporte notamment :

- Les évolutions passées du trafic et les hypothèses de croissance du trafic et des recettes sur cinq (5) ans ;
- Le rappel des investissements réalisés par le Concessionnaire depuis la Date de signature et les investissements à réaliser par lui et éventuellement par le Concédant sur les cinq (5) années du PRE ;
- Les objectifs en termes de standard de performance et de qualité de services (Annexe 11) ;
- Les objectifs économiques et financiers de la Concession traduits dans le Business Plan de la Concession, et comprenant, entre autres, les informations suivantes :
 - le retour sur investissements ciblé et tout autre ratio financier pertinent ;
 - les prévisions des recettes, y compris les redevances liées aux activités commerciales au sein de la Concession ;
 - les prévisions des charges de la Concession ;
- la proposition d'éventuelles évolutions de la redevance de Concession ainsi que le mécanisme d'ajustement du taux de la redevance durant la période concernée ;
- La proposition d'éventuelles évolutions des tarifs de péage et des mécanismes d'ajustement tarifaires sur la période concernée ;
- La proposition de tout autre ajustement visant à compenser une dégradation de l'Equilibre

économique au préjudice du Concessionnaire (pouvant prendre la forme, notamment, d'une modification des obligations du Concessionnaire au titre de la Convention (notamment par la réduction des obligations du Concessionnaire en matière de maintenance ou de GER), d'une extension de durée de la Convention ou d'un paiement par le Concédant) ou à tirer les conséquences d'une amélioration des conditions économiques de la Concession ;

- L'impact des réglementations fiscales applicables, s'il y a lieu.

Six (6) mois avant le début d'une nouvelle période de cinq (5) ans, le Concessionnaire propose au Concédant les éléments d'un projet de PRE afin que ce dernier puisse se prononcer sur l'évolution des différents éléments de ce projet.

Le Concédant notifie au Concessionnaire son acceptation du PRE présenté ou ses observations sur le projet dans un délai d'un (1) mois à compter de la notification du projet de PRE par le Concessionnaire.

A défaut de réponse au plus tard un (1) mois après la notification par le Concessionnaire, ce dernier met en demeure le Concédant de prendre position sur celui-ci. A l'issue d'une nouvelle période d'un (1) mois à compter de cette mise en demeure, le PRE présenté est tacitement accepté.

Si le Concédant formule des observations sur le projet de PRE dans le délai prévu à l'alinéa précédent, le Concessionnaire doit alors revoir ses propositions et les communiquer au Concédant dans un nouveau délai d'un (1) mois après qu'il a reçu les observations du Concédant.

En cas de désaccord persistant au terme de la période de six (6) mois avant le début du prochain PRE, la procédure de règlement des litiges sera enclenchée à l'initiative de la Partie la plus diligente conformément à l'Article 66.

Lorsque le PRE est accepté par le Concédant et qu'il implique une modification des tarifs des péages, hors indexation prévue à l'Article 43.4 de la présente Convention, le Concessionnaire transmet immédiatement au Ministre compétent un projet des tarifs des péages pour que le Concédant prépare l'arrêté pour l'approbation de l'Etat afin de valider les nouveaux tarifs pour l'intégralité de la période couverte par le PRE. 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 PRE concerné.

41.4 Transmission des contrats de financement

Le Concessionnaire transmet, pour information, au Concédant les éventuels contrats de financement et les contrats de sûreté, ainsi que tout avenant à ces contrats, portant sur les financements privés externes

au plus tard trente (30) Jours après la signature desdits contrats et/ou avenants.

Article 42 - Redevance de concession

42.1 Sous réserve des stipulations ci-dessous, la mise en oeuvre du présent Contrat emporte paiement par le Concessionnaire d'une redevance au Concédant, sur une base annuelle et dont le montant est le suivant :

- Si le chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation est inférieur à au moins 90% du chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation tel que prévu dans le Business Plan initial figurant en Annexe 6, aucune redevance ne sera versée au Concédant pour cette année d'exploitation.
- Si le chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation est égal ou supérieur à au moins 90% mais inférieur à 100% du chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation tel que prévu dans le Business Plan initial figurant en Annexe 6, une redevance égale à deux pour cent (2%) dudit chiffre d'affaires annuel (hors taxes) sera versée au Concédant.
- Si le chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation est égal ou supérieur à au moins 100% mais inférieur à 120% du chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation tel que prévu dans le Business Plan initial figurant en Annexe 6, une redevance égale à cinq pour cent (5%) dudit chiffre d'affaires annuel (hors taxes) sera versée au Concédant.
- Si le chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation est égal ou supérieur à au moins 120% mais inférieur à 150% du chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation tel que prévu dans le Business Plan initial figurant en Annexe 6, une redevance égale à huit pour cent (8%) dudit chiffre d'affaires annuel (hors taxes) sera versée au Concédant.
- Si le chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation est égal ou supérieur à au moins 150% du chiffre d'affaires annuel (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation tel que prévu dans le Business Plan initial figurant en Annexe 6, 50% des profits supplémentaires seront versés à la République du Congo en sus de la redevance égale à huit pour cent (8%) dudit chiffre d'affaires annuel (hors taxes).

La ligne de flottaison déterminant la fixation de la redevance de Concession correspond aux revenus du

Concessionnaire définis dans l'Annexe 6 (Business Plan).

Dans tous les cas, si le principe d'exonération fiscale décrit à l'Article 50 de la présente Convention prend fin pour quelque raison que ce soit, le mécanisme de partage de la redevance et des profits additionnels ne sera plus appliqué.

Le Concessionnaire doit déclarer le chiffre d'affaires annuel à l'Autorité chargée du contrôle de la concession dans un délai de six (6) mois après la clôture de l'exercice.

La redevance visée au premier paragraphe est payable chaque Année, à terme échu, sur la base du chiffre d'affaires de l'Année précédente déclarée par le Concessionnaire. Ce dernier disposera d'un délai de soixante (60) Jours suivant la fin de l'Année concernée pour procéder au règlement.

A la fin de l'exercice comptable et après l'approbation des états financiers de la société Concessionnaire par les commissaires aux comptes, l'écart éventuel entre la redevance de concession due par le Concessionnaire pour l'année objet des états financiers et la redevance perçue par le Concédant durant ladite année fait l'objet, de plein droit, d'une régularisation dans un délai de trois (3) mois à compter de la remise du rapport final des commissaires aux comptes.

42.2 Dans les cas suivants :

- le chiffre d'affaires (hors taxes) mensuel de la société Concessionnaire généré par l'Exploitation cumulé avec le chiffre d'affaires (hors taxes) durant les trois mois précédents (lorsqu'il existe) est à tout moment inférieur à 90% et supérieur à 120% du chiffre d'affaires pour les mois correspondant (hors taxe) prévus dans le Business Plan, ou
- en cas de dévaluation du FCFA décidée par les autorités des États de l'Afrique du Centre et de l'Ouest, ou
- en cas de variation de l'Indice Harmonisé des Prix à la Consommation des ménages (IHPC base 100 : 2005) de la République du Congo d'un pourcentage supérieur à 5 % sur une période de 6 mois ;

Le Concessionnaire pourra notifier le Concédant de son intention de revoir le Business Plan ou le PRE, y inclus une révision des Tarifs ou de la redevance versée au Concédant, afin de rétablir l'Equilibre économique de la Concession.

Dans le mois suivant la notification prévue à l'alinéa précédent, les Parties s'engagent à se réunir, pendant une période de trois (3) mois, afin d'établir un nouveau Business Plan ou un nouveau projet de PRE incluant les mesures permettant de rétablir l'Equilibre économique de la Concession.

En cas de désaccord au terme de la période de trois (3) mois, les stipulations de l'Article 56 seront appliquées.

Article 43 - Tarifs de péages

43.1 Le Concessionnaire est autorisé à percevoir sur les usagers une redevance (ci- après dénommée « péage ») pour l'utilisation des Routes concédées dans les conditions définies par la Convention.

43.2 Le Concessionnaire détermine en concertation avec le Concédant et à titre périodique les tarifs de péage, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux stipulations de la Convention. Le Concédant accomplira toutes les formalités d'approbation administrative et toutes les procédures de publication avant l'entrée en vigueur du nouveau tarif, étant précisé que le Concessionnaire pourra fournir l'assistance nécessaire.

43.3 Les tarifs de péage sont établis par le Concessionnaire sur la base de la grille tarifaire établie conformément à l'Article 43.2 et figurant à l'Annexe 9 et peuvent faire l'objet d'une révision conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.2.

43.4 Ces tarifs font l'objet d'une indexation annuelle en référence à la Date de début d'exploitation et suivant les modalités définies conformément à l'Article 43.2

43.5 Ces tarifs font l'objet d'un arrondi à la centaine de FCFA la plus proche.

43.6 Ces tarifs font l'objet de l'application de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et centime additionnel (CA) aux taux et conditions en vigueur conformément à la réglementation en vigueur.

Article 44 - Publicité des tarifs

44.1 A la Date de début d'exploitation, le Concessionnaire met en place une politique de publicité des tarifs et d'information du public. Le Concessionnaire reste seul responsable de la bonne information du public à compter de cette date.

44.2 Préalablement à la mise à péage de la Section 2 de la RN1 bis et de la RN2, le Concessionnaire met en place, par tout moyen, un dispositif d'information sur la politique tarifaire à l'intention des usagers et des riverains. Il en informe le Concédant.

44.3 Les tarifs sont portés à la connaissance du public dans les conditions prévues par le règlement d'exploitation prévu à l'Article 27.2.

44.4 L'ensemble des tarifs en vigueur peut être consulté par toute personne intéressée soit auprès du Concessionnaire, soit auprès de l'Autorité Déléguée, sachant qu'en toute hypothèse, l'ensemble des tarifs en vigueur devra être obligatoirement affiché de manière adéquate à chaque accès d'une des Routes concédées.

44.5 Le Concessionnaire peut, s'il l'estime nécessaire, mettre en placê un dispositif permettant une

consultation des tarifs en vigueur au moyen d'un site web, ainsi que d'une application mobile dédiée.

Article 45 - Application des péages

45.1 Sous réserve des dispositions de l'Article 25 à l'Article 28 de la présente Convention, le Concessionnaire reste libre d'imposer, sans modification des tarifs, les mesures restrictives de circulation nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers ou des ouvrages et l'installation et la protection des chantiers de travaux nécessaires à l'Exploitation, notamment, par rapport au poids des véhicules.

45.2 Le Concessionnaire et le Concédant peuvent, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, procéder aux vérifications nécessaires à la détermination de la classe du véhicule, auprès des usagers en vue de déterminer le tarif de péage à appliquer.

45.3 Le Concessionnaire peut appliquer des tarifs de péage différents en considération de la situation particulière de chaque catégorie d'usagers et conformément au principe d'égalité entre les usagers. Il peut ainsi appliquer des tarifs de péage différents dans chaque sens de circulation, en fonction de la particularité de chaque tronçon et par catégorie de véhicule.

45.4 Le Concessionnaire peut, appliquer des tarifs de péage différents dans le cadre de la vente d'abonnements ou en considération des modes de règlement (carte prépayée, etc.).

45.5 Ces tarifs font l'objet de l'application de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et centime additionnel (CA) aux taux et conditions en vigueur conformément à la réglementation en vigueur.

Article 46 - Perception des péages

46.1 Les péages ne peuvent être recouverts que par le Concessionnaire ou ses prestataires, et selon les règles et procédures propres au Concessionnaire. Ils sont dus et exigibles par le seul fait de l'usage des Routes concédées, qu'ils rémunèrent. Le Concessionnaire conserve seul et en toute hypothèse la propriété des péages ainsi perçus.

46.2 La perception des péages est opérationnelle 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

46.3 Sans préjudice des stipulations de l'Article 45.3 et de l'Article 45.4, le Concessionnaire respecte le principe d'égalité de traitement des usagers dans la perception des péages, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

46.4 Les Routes nationales concédées sont exploitées en système de péage ouvert, constitué de barrières pleine voie, selon l'Annexe 1 relative aux postes de péage et de pesage.

46.5 Les agents des forces de l'ordre ainsi que les services de secours tenus d'emprunter les Routes

nationales concédées dans l'exercice de leurs fonctions sont exemptés de péage.

46.6 Le Concessionnaire exonère de péage ses agents et préposés ainsi que ceux de ses sous-traitants et des sociétés exploitant des installations annexes pour tous déplacements effectués dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

Article 47 - Transfert en devises

L'Etat accorde au Concessionnaire les quotas de change de devises nécessaires afin de permettre au Concessionnaire de satisfaire à ses besoins en devises pendant la durée de la Convention, notamment et non exclusivement, pour procéder à l'acquisition de matériels et de matériaux hors du territoire de la République du Congo et au transfert de dividendes une fois réalisés les investissements à la charge du Concessionnaire

Article 48 - Compensation

Sauf stipulation contraire, chaque Partie est autorisée à compenser sans limitation toute somme due à l'autre Partie avec toute somme qui lui serait due par cette dernière dans le cadre de la présente convention. Les compensations ne sont possibles que si elles portent sur des créances de même nature.

Article 49 - Assurances et risques divers

49.1 Le Concessionnaire souscrit, avant la Date de début d'exploitation, les assurances nécessaires à une couverture adéquate des risques encourus, décrites à l'Annexe 10 (Programme d'Assurances). Il maintient ces assurances pendant toute la durée d'application de la présente Convention.

49.2 Le Concessionnaire communique, sans délai, au Concédant les polices souscrites visées à l'alinéa précédent.

49.3 Le Concessionnaire exige de ses sous-traitants et sous-concessionnaires éventuels qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

49.4 Si une garantie d'assurance cesse d'être disponible sur le marché de l'assurance, les stipulations de l'Article 53.2.1 s'appliqueront. Le constat de l'indisponibilité d'une assurance résulte de la transmission par le Concessionnaire au Concédant d'une copie de trois attestations de refus ou de non assurabilité produite par des assureurs, des courtiers ou des conseils en assurance indiquant que la garantie d'assurance concernée n'est plus disponible, ou d'une attestation du Concessionnaire indiquant que le montant des primes est de nature à dégrader l'Equilibre économique.

Article 50 - Régime fiscal et douanier

50.1 Régime fiscal

50.1.1 Pendant toute la durée de la concession, la Concessionnaire et l'ensemble de ses principaux sous-traitants (y inclus mais sans s'y limiter CSCO Congo et Egis Congo) sont exonérés de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et centime additionnel (CA) sur l'acquisition du matériel et matériaux, la fourniture de biens, l'exécution des travaux, et prestations de services pour les besoins du projet et nécessaires à l'exploitation des routes nationales concédées.

Pendant toute la durée de la Concession, les tarifs de péage et pesage seront assujettis à la TVA et au centime additionnel ;

Les salariés étrangers ayant établi leur domicile fiscal à l'étranger ne seront pas soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques ainsi que les rémunérations accordées ou versées aux membres du conseil d'administration non-résidents ;

50.1.2 En ce qui concerne les investissements de la Concessionnaire ainsi que les services dédiés à l'exploitation et à la maintenance courante et périodique de la concession, la Concessionnaire et ses sous-traitants dédiés exclusivement à la réalisation du Projet bénéficieront d'un régime fiscal d'exonération totale pendant les Six (6) premières années sur les impôts et taxes suivants :

- Impôts sur les sociétés (IS)
- Taxe spéciale sur la société (TSS)
- Contribution foncière des propriétés bâties et non bâties
- Taxe d'occupation des locaux, taxe foncière et taxe immobilière
- Taxe sur les véhicules de sociétés et de tourisme utilisés uniquement dans le cadre du Projet ;
- Impôt sur les revenus des valeurs mobilières (IRVM) ;
- Patente et Droits de licences ;
- Taxe unique sur les salaires (TUS) charge déductible ;
- Droits d'enregistrement pour la création d'entreprise ;
- Droits de mutations d'actions entre associés de la Concessionnaire et leurs affiliés;

50.1.3 Le régime fiscal consacré à l'Article 50.1.2 s'applique pendant les six (6) premières années et sera renouvelé par cycles de six (6) années supplémentaires si les revenus réels du Délégué pendant la dernière année complète d'un cycle sont inférieurs à 150% de ceux prévus dans le modèle pour la même année. Si, pour une raison quelconque, l'exonération prévue selon cette clause n'est pas accordée, alors le Délégué pourra résilier le Contrat, et cette résiliation sera réputée être à l'initiative du Concédant pour motif d'intérêt général. Les conséquences de l'impact fiscal sur le modèle économique sont réglées dans l'Article 41.3 relatif à la régulation économique.

50.1.4 A l'exception des impôts et taxes cités à l'article 50.1.1 du présent contrat, la Concessionnaire et l'ensemble de ses principaux sous-traitants (y inclus

mais sans s'y limiter CSCO Congo et Egis Congo) seront soumis aux impôts suivants :

- Retenue à la source prévue à l'article 185 ter du CGI tome sur le paiement des factures des fournisseurs de services, redevances et intérêts dont le domicile fiscal est hors de la République du Congo ;
- Taxe sur les véhicules de tourisme pour les besoins autres, que ceux du Projet ;
- CNSS pour tout le personnel ;
- Taxe sur les transferts de fonds (1%) ;
- Droits d'enregistrement sur les baux ;
- Droits d'enregistrement sur l'augmentation de capital et mutations des actions.

50.2 Le Régime Douanier

50.2.1 Pendant toute la durée de la concession, la Concessionnaire et l'ensemble de ses principaux sous-traitants (y inclus mais sans s'y limiter CSCO Congo et Egis Congo) sont exonérés des droits de douane sur l'acquisition du matériel et matériaux, biens, équipements, pièces de rechange, machine, véhicules d'exploitation et de fonctionnement des péages, nécessaires aux opérations d'importation définitive en République du Congo la fourniture de biens, pour les besoins du projet et nécessaires à l'exploitation des routes nationales concédées.

50.3 Le Projet est soumis au paiement des redevances suivantes :

- Redevance informatique de 1% sur les importations (valeur en douane) en provenance de pays tiers (hors CEMAC)
- Taxe communautaire d'intégration (TCI) au taux de 1% sur les importations (valeur en douane) en provenance de pays tiers (hors CEMAC)
- Prélèvement OHADA au taux de 0,5% sur les importations (valeur en douane) en provenance de pays tiers (hors CEMAC)
- Contribution à l'Intégration d'Afrique (CIA) au taux de 0,20% sur les importations (valeur en douane) en provenance de pays tiers (hors CEMAC)
- Contribution Communautaire d'Intégration (CCI) au taux de 0,4% sur les importations (valeur en douane) en provenance de pays tiers (hors CEMAC)

50.4 Stabilité fiscale

Dans l'hypothèse où de nouveaux impôts et taxes viendraient à être institués en République du Congo et seraient susceptibles d'affecter le Concessionnaire ou une des clauses essentielles de la Convention, le surcoût sera intégralement pris en charge par le Concédant.

Dans l'hypothèse où, alors qu'une somme resterait due au titre des prêts d'actionnaire et autres prêts subordonnés, de nouveaux impôts et taxes viendraient à être institués en République du Congo

et affecteraient les sommes dues et/ou versées au titre de ces prêts et/ou les parties à ces prêts, le surcoût sera pris en charge par le Concédant.

TITRE VI - DISPOSITIONS GENERALES

Article 51 - Instances et modalités de contrôle

51.1 Le contrôle de la Concession, y compris les missions de supervision de l'exploitation et de l'entretien des Routes concédées, est assuré par l'organe administratif et technique chargé conformément au Décret n° 2009-156 du 20 mai 2009 portant Code des marchés publics, de l'exécution des contrats de délégation de service public de l'Etat.

51.2 L'Autorité chargée du contrôle de la concession est la Délégation Générale aux Grands Travaux (DGGT), organe administratif et technique établi par l'Etat conformément à la réglementation en vigueur qui fixe l'organisation, les attributions ainsi que ses modalités de fonctionnement.

51.3 L'Autorité chargée du contrôle de la concession prend en charge au nom et pour le compte de l'Etat pendant toute la durée de la Concession toute mission de contrôle, de l'exploitation et de l'entretien des Routes concédées.

L'Autorité chargée du contrôle de la concession pourra, pour autant que de besoin, se faire assister par des experts, y compris extérieurs aux services de l'Etat.

51.4 Le Concessionnaire met en permanence et gratuitement à la disposition de l'Autorité chargée du contrôle de la concession des locaux confortables de travail et de réunion d'une surface indicative de 70 m².

51.5 Le personnel chargé de ce contrôle a à tout moment libre accès aux chantiers, ouvrages et bureaux de la société Concessionnaire, sous réserve d'un préavis raisonnable et de l'engagement des personnels concernés de respecter les règles de sécurité applicables. Le Concessionnaire communique à l'Autorité chargée du contrôle de la concession, chaque trimestre, les calendriers prévisionnels des travaux envisagés établis sur une base mensuelle et permettant d'apprécier le bon déroulement des dits travaux, notamment d'entretien.

Le Concessionnaire informe sans délai l'Autorité chargée du contrôle de la concession de tout événement susceptible d'affecter de manière notable la réalisation, le fonctionnement et la bonne exploitation des ouvrages. Il l'informe également sans délai de tout événement susceptible de porter atteinte à des zones d'habitat faunistique et floristique présentant un intérêt écologique, sans préjudice des dispositions de l'Article 38 du présent Contrat.

L'Autorité chargée du contrôle de la concession organise avec le Concessionnaire et le Concédant, une fois par trimestre, une réunion de coordination, afin que ces derniers puissent s'assurer du bon déroulement des

études, des procédures administratives, d'exploitation, de l'entretien des Routes nationales concédées. Des réunions supplémentaires peuvent être prévues à la demande écrite de l'Autorité chargée du contrôle de la concession. Le Concessionnaire facilite la réunion.

51.6 L'Autorité chargée du contrôle de la concession peut se faire communiquer, dans un délai raisonnable, tous documents relatifs à l'exploitation, à l'entretien des Routes nationales concédées détenus par le Concessionnaire ou ses cocontractants tels que plans d'assurance-qualité, rapports d'audit, études, plans d'exécution, notes de calcul, contrôles, essais, comptes rendus des réunions et visites de chantier.

51.7 Dans le cas où l'Autorité chargée du contrôle de la concession détecte d'éventuelles anomalies dans la réalisation des travaux, de l'entretien ou s'il souhaite vérifier des points susceptibles d'affecter l'exploitation des Routes nationales concédées, il en informe, de manière justifiée, le Concessionnaire par écrit.

A dater de cette communication, le Concessionnaire dispose d'un délai de quinze (15) Jours pour énoncer les mesures qu'il entend appliquer en vue de remédier aux anomalies constatées.

Après concertation et à défaut d'accord sur les mesures proposées par le Concessionnaire, l'Autorité chargée du contrôle de la concession procède à des prélèvements conservatoires, à des contrôles, à des essais et à la mise en place d'instrumentations. Le Concessionnaire apporte son concours à l'Autorité chargée du contrôle de la concession pour lui permettre d'effectuer ces opérations.

51.8 En cas de réalisation d'importants travaux de développement, d'entretien, le Concessionnaire transmet à l'Autorité chargée du contrôle de la concession, au fur et à mesure de leur établissement, tous les éléments entrant dans la constitution du dossier de récolement. Cette disposition n'a pas pour effet de dispenser le Concessionnaire de la transmission finale du dossier de récolement complet au Concédant.

Les vérifications opérées et les observations formulées par l'Autorité chargée du contrôle de la concession sur la réalisation des travaux constructifs et d'entretien n'ont pas pour effet de dégager le Concessionnaire de sa responsabilité concernant la conformité des Routes concédées aux lois, règlements et prescriptions du Contrat de concession.

51.9 Le Concessionnaire contribue annuellement au budget de l'Autorité chargée du contrôle de la concession à hauteur de :

- 300 000 000 (Trois cent millions) de francs CFA durant les trois premières années calendaires de la Concession ;
- 600 000 000 (Six cent millions) de francs CFA à partir de la 4^e année.

Un quart de ces montants seront versés par le Concessionnaire à l'Autorité chargée du contrôle de la

concession à la fin de chaque trimestre.

Article 52 - Comptes rendus d'exécution de la Concession

52.1 Les comptes du Concessionnaire sont établis selon les lois et réglementations en vigueur et conformément au modèle établi par l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au droit comptable et à l'information financière.

52.2 A compter de la première année révolue suivant la Date de début d'exploitation, le Concessionnaire communique chaque année au Concédant les documents suivants :

- les comptes sociaux et leurs annexes, approuvés en assemblée générale ordinaire, le rapport d'activité du Concessionnaire et les rapports des commissaires aux comptes pour l'année échue ;
- le compte rendu d'exécution du Contrat de concession pour l'année échue qui comporte notamment le bilan des investissements réalisés, les données d'exploitation et les travaux d'entretien par opération ;
- une analyse détaillée de la qualité du service ;
- le programme des investissements et des travaux d'entretien et de renouvellement à réaliser sur les cinq années ultérieures détaillé par opération ;
- les éléments chiffrés nécessaires au calcul des flux financiers visés à l'Article 42 du présent Contrat ;
- un bilan de la politique sociale et de la politique de formation du Concessionnaire ;
- un bilan de la politique environnementale du Concessionnaire, en ce compris les enquêtes d'impact environnemental réalisées sur la période concernée.

Article 53 - Modifications et Faits nouveaux

53.1 Modifications

Chaque Partie peut prendre l'initiative de proposer à l'autre Partie des modifications de la Convention. Ces modifications peuvent porter notamment sur les modalités d'Exploitation ou sur la réalisation de Développements.

53.1.1 Lorsque la modification émane du Concédant, ce dernier supporte les conséquences financières qui en découlent et les Parties arrêtent, préalablement à la mise en oeuvre de la modification, les mesures à prendre en vue de compenser tous les surcoûts et pertes de recettes résultant pour le Concessionnaire de la modification.

53.1.2 Lorsque la modification est proposée par le Concessionnaire, celui-ci assume les conséquences financières de la modification réalisée.

53.1.3 Les stipulations du présent Article 53.1 ne peuvent être mises en oeuvre qu'après accord des

Parties formalisé par un avenant et mise en place des financements nécessaires à la réalisation de la modification.

53.2 Faits Nouveaux

53.2.1 Imprévision

En cas de survenance d'un événement imprévisible et extérieur aux Parties, de nature à dégrader l'Equilibre économique de la Concession, les Parties prennent les mesures, parmi celles mentionnées à l'Article 41, propres à rétablir l'Equilibre économique.

53.2.2 Fait du prince

Sans préjudice des stipulations du Contrat visant expressément l'Article 53.2.2, les stipulations du présent Article sont applicables à toute décision prise par le Concédant en sa qualité de Partie à la Convention, à tout manquement à ses obligations au titre de la Convention, ainsi qu'à toute mesure prise par l'Etat en une autre qualité que celle de Partie à la Convention ou par toute autre autorité ou collectivité publique, y compris les collectivités locales.

Relèvent également du présent Article les Changements de Législation ou de Réglementation et la non obtention ou le retard d'obtention d'une autorisation administrative alors que le Concessionnaire a pris toutes les mesures lui incombant.

En cas de survenance d'un événement mentionné aux Articles 53.2.1 et 53.2.2 ayant pour effet de rendre impossible, plus difficile ou plus onéreuse l'exécution d'une des obligations du Concessionnaire, le Concédant verse au Concessionnaire une indemnité couvrant la totalité du préjudice subi par le Concessionnaire. Cette indemnité peut venir en déduction de toute somme due par le Concessionnaire au Concédant, conformément à l'Article 49 (Compensation).

53.2.3 Procédure

En cas de mise en œuvre des stipulations du présent Article 53.2, le Concessionnaire notifie au Concédant, par écrit avec accusé de réception, une demande de réunion, qui devra se tenir dans un délai de quinze (15) Jours suivant la date de la notification adressée par le Concessionnaire.

A l'issue de la réunion, un accord doit être entériné par les Parties dans un nouveau délai de trente (30) Jours.

A défaut d'accord à l'issue de ce délai, la procédure de règlement amiable des litiges visée à l'Article 66.1 de la présente Convention peut être enclenchée par le Concessionnaire. Ce dernier pourra ensuite procéder à la résiliation de la Convention conformément à l'Article 57.3 (si un cas d'imprévision est en cause) ou à l'Article Article 56 (si un événement relevant de l'Etat ou des autorités publiques est en cause).

Article 54 - Force Majeure

54.1 Aucune Partie au Contrat de concession n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du Contrat de concession, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements extérieurs aux Parties, imprévisibles et irrésistibles, au moment de leur survenance et aussi longtemps que ces caractéristiques restent réunies de manière cumulative. Constituent notamment des cas de Force Majeure les intempéries, les tremblements de terre, les épidémies, les séismes, les tempêtes, les inondations, les ouragans, la foudre, les incendies importants ou les explosions et toute autre catastrophe naturelle.

54.2 Constituent également des cas de Force Majeure les événements suivants :

- les actes de guerre (déclarée ou non), invasions, conflits armés, actes d'ennemis étrangers ou blocus, dans chaque cas, survenant en, ou impliquant, l'Etat ;
- les actes de rébellion, émeutes, insurrections, troubles civils, lock-outs, grèves, mouvements sociaux ou autres perturbations industrielles de nature politique, acte ou campagne de terrorisme, sabotage à caractère politique, dans chaque cas survenant en République du Congo ;
- les boycotts, sanctions ou embargo imposés directement à l'Etat par le gouvernement d'un pays dans lequel un quelconque élément de la Convention ou équipement nécessaire à l'Exploitation des Routes concédées est acheté ou fabriqué.

54.3 Si une Partie invoque la survenance d'un événement de Force Majeure tel que défini dans le présent Contrat, elle le notifie sans délai par écrit à l'autre Partie, en précisant les justifications de sa décision.

54.4 La Partie qui invoque un événement de Force Majeure prend, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'effet sur l'exécution de ses obligations.

54.5 La Partie qui, par action ou omission, aurait aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la Force Majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

54.6 Si un cas de Force Majeure survient, les Parties prennent les mesures, parmi celles mentionnées à l'Article 41, propres à rétablir l'Equilibre économique.

54.7 L'existence d'un cas de Force Majeure prolongée donne le cas échéant lieu à résiliation du Contrat dans les conditions prévues à l'Article Article 57.

Article 55 - Résiliation du Contrat à l'initiative du Concédant

55.1 Résiliation pour motif d'intérêt général

La résiliation du Contrat peut être prononcée, à la demande du Concédant, par arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget, pour un motif d'intérêt général invoqué par le Concédant à compter de la quatrième (4^e) année suivant la Date d'entrée en vigueur du présent Contrat moyennant un préavis de douze (12) mois dûment signifié par acte extra judiciaire au Concessionnaire.

L'expropriation ou la nationalisation du Concessionnaire est réputée constituer une résiliation pour motif d'intérêt général.

En cas de résiliation en application du présent Article, le Concessionnaire a droit à une compensation financière réparant l'intégralité du préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant couvre au minimum :

55.1.1 la valeur nette comptable des investissements non amortis à la date de prise d'effet de la résiliation,

55.1.2 l'encours des financements privés externes souscrits par le Concessionnaire, en ce compris les intérêts courus non échus, à la date de prise d'effet de la résiliation,

55.1.3 les coûts de rupture des contrats raisonnablement conclus par le Concessionnaire pour les besoins de l'Exploitation (en ce inclus ceux de CSCO Congo et EGIS Congo) dans la limite d'un montant égal aux deux (2) derniers mois de chiffre d'affaires (hors taxes) du Concessionnaire généré par l'Exploitation, et

55.1.4 une indemnité au titre de la perte de profit du Concessionnaire égale à 12% des revenus futurs du Concessionnaire sur la durée restant à courir jusqu'au terme de la Convention.

Il est toutefois convenu que si des emprunts demeurent à rembourser, le Concédant prend à sa charge, sous réserve de l'accord du Concessionnaire et des prêteurs, 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.

La résiliation ne prend effet qu'après versement effectif par le Concédant au Concessionnaire de l'intégralité de l'indemnité prévue ci-dessus.

55.2 Résiliation pour faute du Concessionnaire

La résiliation du présent Contrat peut être décidée par le Concédant, en cas de manquement du Concessionnaire dans les conditions et cas suivants, sous réserve que le manquement ne résulte pas de d'une Cause Exonératoire :

- Non-paiement de la redevance de concession telle que définie à l'Article 42, dans un délai

de quatre-vingt-dix (90) Jours à compter de la date de son exigibilité, ou au terme de la période que le Concédant aura fixé si celle-ci est plus longue ;

- Liquidation judiciaire ou inactivité constatée du Concessionnaire, lorsque cette inactivité est exclusivement imputable au Concessionnaire et d'une durée d'au moins trois (3) mois, constatée par acte d'huissier ou équivalent ,
- Manquement grave et répété aux obligations du Concessionnaire ayant un impact préjudiciable pour le Concédant, après application de la procédure de règlement préalable prévue à l'Article 66.1 du présent Contrat ;
- Cession complète des droits du Concessionnaire sans accord préalable écrit du Concédant.

Si l'un des cas mentionnés ci-dessus est constaté, le Concédant met le Concessionnaire en demeure de satisfaire à ses obligations par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dans un délai qui ne peut être inférieur à quatre-vingt-dix (90) Jours. La résiliation est prononcée par le Concédant si, à l'expiration du délai fixé, le Concessionnaire n'a pas remédié au manquement.

En cas de résiliation aux torts du Concessionnaire en application du présent paragraphe, le Concédant verse au Concessionnaire une indemnité calculée comme la valeur égale à (A) - (B), où :

(A) est égal à (i) la valeur nette comptable des investissements non amortis à la date de prise d'effet de la résiliation, (ii) l'encours des financements privés externes souscrits par le Concessionnaire, en ce compris les intérêts courus non échus, à la date de prise d'effet de la résiliation, et (iii) les coûts de rupture des contrats conclus par le Concessionnaire pour les besoins de l'Exploitation (en ce inclus ceux de ses prestataires) ;

(B) est une pénalité financière forfaitaire et libératoire égale à vingt-cinq (25) % de son EBE moyen réalisé au cours des trois (3) derniers exercices comptables, étant précisé que les pénalités et sanctions financières qui auraient été perçues par le Concédant pour la non-exécution des obligations du Concessionnaire sont intégralement comprises dans cette compensation financière.

Le versement de cette indemnité intervient au plus tard trois (3) mois après le prononcé de la résiliation. La résiliation ne prend effet qu'après versement effectif par le Concédant au Concessionnaire de l'intégralité de l'indemnité prévue ci-dessus.

Si le calcul de l'indemnité aboutit à une somme négative, cette somme est versée par le Concessionnaire au Concédant dans un délai de trois (3) mois suivant la date de prise d'effet de la résiliation.

Article 56 - Résiliation ou suspension du présent Contrat à l'initiative du Concessionnaire

56.1 La résiliation ou la suspension du présent Contrat peut être prononcée par le Concessionnaire dans les conditions et cas suivants :

- Non-conformité grave et/ou répétée du Concédant ou de ses préposés aux obligations du Contrat, après notification écrite du Concessionnaire au Concédant de sa mise en demeure restée infructueuse pendant quatre-vingt-dix (90) Jours ;
- Tout acte ou omission par le Concédant qui a pour effet d'empêcher l'exécution régulière et efficace de la Convention et qui entraîne des effets négatifs sur les droits du Concessionnaire, après notification écrite du Concessionnaire au Concédant de sa mise en demeure restée infructueuse pendant quatre-vingt-dix (90) Jours ;
- Défaut d'accord quant à la restauration de l'Equilibre économique de la Concession dans les délais prévus par la Convention, et notamment dans le cas visé à l'Article 42.2;
- Défaut d'accord dans les cas prévus à l'Article 53.2.2 ;
- Défaut de mise en œuvre d'un nouveau Business Plan ou d'un nouveau PRE en méconnaissance des stipulations du Contrat.
- Non-respect de l'Article 50 relatif à l'exonération des taxes qui y sont listées.

56.2 Le Concessionnaire a droit à une indemnité correspondant au préjudice subi par lui du fait de la résiliation et dont le montant est égal à celui prévu à l'Article 55.1. Cette indemnité est versée dans les conditions prévues audit Article 55.1.

Article 57 - Autres cas de résiliation

57.1 Indépendamment des hypothèses visées à l'Article 55 et à l'Article 56 du présent Contrat, la résiliation de ce dernier peut intervenir dans un des cas exposés aux paragraphes suivants du présent Article.

57.2 Résiliation par consentement mutuel

Le présent Contrat peut être résilié avant sa date d'expiration sur base d'un commun accord, à condition que cette résiliation n'entraîne pas d'effets négatifs ni pour le Concédant ni pour le Concessionnaire et que l'exploitation des Routes concédées ne soit pas interrompue. Les termes et conditions de cette résiliation seront à préciser et feront l'objet d'un document dûment signé par le Concédant et le Concessionnaire.

57.3 Résiliation pour cas de Force Majeure prolongée ou imprévision :

Si un cas de Force Majeure dûment notifié conformément aux dispositions de l'Article 54 du

présent Contrat dure pendant au moins trois (3) mois de manière continue à compter de sa date de notification, ou en cas de situation, d'imprévision conformément à l'Article 53.2.1, la résiliation du présent Contrat peut être prononcée de façon unilatérale par la Partie affectée après utilisation et respect de la procédure de règlement amiable des différends visée à l'Article 66.1 du présent Contrat.

La compensation financière de cette résiliation est alors celle prévue à l'Article 55.1, à l'exception de la part de l'indemnité correspondant à la perte de profit du Concessionnaire qui ne s'appliquera pas au calcul de l'indemnité, excepté pour les cas visés à l'Article 54.2 pour lesquels la perte de profit sera intégrée dans le calcul de l'indemnité de résiliation.

L'indemnité est versée dans les conditions prévues audit Article 55.1.

57.4 Résiliation pour insuffisance de revenus

La résiliation ou la suspension du présent Contrat peut être prononcée par le Concessionnaire si le chiffre d'affaires (hors taxes) mensuel de la société Concessionnaire généré par l'Exploitation cumulé avec le chiffre d'affaires (hors taxes) durant les trois mois précédents (lorsqu'il existe) est à tout moment inférieur à 80% du chiffre d'affaires pour les mois correspondant (hors taxe) prévus dans le Business Plan. La résiliation prend effet le jour suivant la réception par l'Etat de la notification de résiliation qui lui a été adressée par le Concessionnaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Hormis en cas de faute du Concessionnaire, la compensation financière de cette résiliation est alors celle prévue à l'Article 55.1.

Article 58 - Sort des biens de la Concession en cas de résiliation du Contrat

58.1 En cas de résiliation du présent Contrat, quelle qu'en soit la cause, les biens de retour et le cas échéant les biens de reprise sont remis au Concédant dans les conditions de l'Article 59 ci-dessous. Par exception au deuxième alinéa et suivants de l'Article 59.3 ci-dessous, dans le mois suivant la fin du préavis de douze (12) mois prévu à l'Article 55.1, le Concédant établit, après concertation avec le Concessionnaire, et le cas échéant avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement nécessaire pour assurer la remise des ouvrages de la Concession en bon état d'entretien conformément aux stipulations de la Convention, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants ;
- le programme des opérations préalables à la remise des ouvrages de la Concession au Concédant.

58.2 Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par le Concessionnaire et à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer du bon état d'entretien des biens remis à la date de prononcé de la remise.

58.3 Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la Concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées avant la remise.

A la date de résiliation de la Concession, les procès-verbaux de remise des biens de la Concession sont également établis contradictoirement.

58.4 Le Concédant peut demander au Concessionnaire de prendre les mesures nécessaires pour respecter le programme d'entretien et de renouvellement prévu par les stipulations ci-dessus.

58.5 A compter de la date de résiliation, le Concédant se substitue au Concessionnaire, sauf en ce qui concerne les contrats portant sur le financement, pour l'exécution des engagements pris par le Concessionnaire dans les conditions normales en vue de l'exécution du Contrat de concession, sous réserve de l'accord préalable des prestataires concernés.

Article 59 - Retour et reprise des installations en fin de Concession

59.1 Sort réservé aux biens de retour

A l'expiration du délai de Concession résultant des dispositions de l'article 59.3 ou, le cas échéant en cas de résiliation, sans autre condition excepté celle du paiement des indemnités dues par l'Etat au Concessionnaire, l'Etat entrera immédiatement et, sous réserve des dispositions de l'Article 59.1, gratuitement en possession des biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la Concession lui reviendront.

59.2 Sort réservé aux biens de reprise

Les biens de reprise peuvent être repris par le Concédant en état de fonctionnement normal, à leur valeur nette comptable et majorée le cas échéant de la TVA à reverser au Trésor public.

Les stocks et approvisionnements peuvent également être repris par le Concédant à leur valeur nette comptable à la date de la reprise.

59.3 Obligations du Concessionnaire en fin de Concession

Le Concessionnaire remet au Concédant en bon état d'entretien les biens inclus dans le périmètre de la Concession conformément aux stipulations de la présente Convention.

Trois (3) ans avant l'expiration de la Concession, le Concédant établit, en accord avec le Concessionnaire et, le cas échéant, avec l'aide d'experts :

- le programme d'entretien et de renouvellement, comportant un chiffrage détaillé du coût des travaux correspondants pour les trois (3) dernières années de la Concession, qui s'avère

nécessaire pour assurer la remise des biens de la Concession en bon état d'entretien ;

- le programme des opérations préalables à la remise des biens de la Concession au Concédant.

Les programmes mentionnés ci-dessus sont exécutés par le Concessionnaire à ses frais, dans un délai permettant de s'assurer, un an avant la fin de la Concession, du bon état d'entretien des biens de la Concession.

59.4 En cas d'inexécution totale ou partielle desdits programmes dans le délai prévu, le Concédant met en demeure le Concessionnaire de réaliser le programme de travaux dans un délai déterminé par la mise en demeure et peut, durant la dernière année de la Convention, demander au Concessionnaire de lui fournir une lettre de support relative à l'exécution desdits travaux.

59.5 Procès-verbaux relatifs à la remise des biens

Les opérations préalables nécessaires à la remise des biens de la Concession donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux qui peuvent être assortis de réserves. Ces réserves doivent pouvoir être levées à la date de l'expiration de la Concession. Il est alors procédé à l'établissement contradictoire du procès-verbal de remise des biens de la Concession.

La garantie visée ci-dessus est constituée sous forme de lettre de confort sur une sûreté personnelle non accessoire et non autonome du Groupement et le cas échéant sous forme de tout autre mécanisme de garantie offrant des protections équivalentes pour l'Etat.

TITRE VII - ENTREE EN VIGUEUR - CONDITIONS SUSPENSIVES - DUREE DE LA CONCESSION - PÉNALITÉS ET MESURES COERCITIVES - CONTRÔLE DE QUALITE

Article 60 - Entrée en vigueur et Démarrage de l'exploitation

60.1 Entrée en vigueur du Contrat

Le présent Contrat entre en vigueur après son approbation par le Président de la République et publication au journal officiel de la République du Congo du décret approuvant la présente Convention.

60.2 Conditions préalables au démarrage de l'Exploitation

La Date de début d'exploitation interviendra dès que les conditions suspensives prévues au paragraphe suivant seront levées, étant précisé que chacune des Parties dispose d'un délai de quatre-vingt-dix (90) Jours à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Contrat pour satisfaire les conditions dont elle a la charge, sauf prorogation de ce délai convenue par les Parties ou survenance d'un cas de Force Majeure tel que prévu à l'Article 54 du présent Contrat.

Préalablement à la Date de début d'exploitation, le Concessionnaire doit avoir transmis au Concédant les preuves de la réalisation des conditions suspensives suivantes :

- souscription des assurances visées à l'Article 49 ;
- remise du certificat d'immatriculation au Registre du commerce et des sociétés de la société Concessionnaire. Préalablement à la Date de début d'exploitation, le Concédant doit avoir transmis au Concessionnaire les preuves de la réalisation des conditions suspensives suivantes :
- remise des terrains et ouvrages au Concessionnaire conformément à l'Article 10.1 ;
- adoption et entrée en vigueur du décret relatif aux tarifs de péage de la Concession.
- Protocole de coopération entre le Concessionnaire et la Force Publique et Eaux et Forêts ;
- exécution de la Convention fiscale entre la République du Congo et le Concessionnaire.

Si les conditions mentionnées ci-dessus ne sont pas levées dans un délai de quatre-vingt-dix (90) Jours à compter de la Date d'entrée en vigueur, le cas échéant prolongé par accord des Parties, le Contrat peut être résilié à l'initiative de chacune des Parties.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, la résiliation prend effet trente (30) Jours après la réception, par l'autre Partie, de la notification de résiliation qui lui a été adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Le Concessionnaire communique au Concédant le montant des dépenses engagées pour la réalisation du Projet (en ce inclus notamment les frais de développement et de structuration supportés avant la Date de début d'exploitation, les frais d'études et les coûts de fonctionnement du Concessionnaire) ainsi que les justificatifs correspondants que le Concédant s'engage à rembourser au Concessionnaire. L'indemnité est versée par le Concédant au Concessionnaire dans un délai de trois (3) mois à compter de la date de prise d'effet de la résiliation.

60.3 Durée et terme du Contrat

La durée de la présente Convention est de trente (30) ans. La Convention débute à compter de la date où les conditions préalables au démarrage de l'Exploitation visées à l'Article 60.2 sont entièrement remplies et la Concessionnaire commence officiellement l'exploitation de la concession.

Elle prend fin au terme de l'Exploitation (sauf en cas de résiliation anticipée conformément aux autres stipulations du présent Contrat).

Article 61 - Contrôle de la qualité

61.1 Des mesures de contrôle de la qualité sont mises en oeuvre par le concédant et l'Organe chargé

du contrôle en vue de faire respecter notamment la Qualité de service et des standards de performance établis à l'Annexe 11.

61.2 Afin d'assurer le maintien et l'amélioration du niveau de qualité du service rendu à l'utilisateur, des objectifs particuliers de qualité de service font l'objet d'un suivi grâce à un système d'indicateurs de performances tel qu'établi à l'Annexe 11.

Article 62 - Pénalités et mesures coercitives

62.1 Cadre général des pénalités pour manquement au Contrat

En cas de faute du Concessionnaire au regard de ses obligations au titre de la Convention, et sauf Cause Exonératoire, le Concédant peut exiger du Concessionnaire, dans tous les cas après mise en demeure restée infructueuse dans le délai fixé par ladite mise en demeure conformément aux stipulations cidessous, et après mise en oeuvre des stipulations de l'Article 62.3, le versement d'une pénalité.

Cette mise en demeure est adressée par acte extra judiciaire.

Le délai fixé par la mise en demeure pour permettre au Concessionnaire de remédier au manquement ne peut, en aucun cas, être inférieur à (30) trente Jours, et tient compte, notamment, de la nature du manquement invoqué et des mesures à prendre pour y remédier.

Le montant dû par le Concessionnaire au Concédant à titre de pénalité en vertu du présent Article est versé dans un délai d'un (1) mois suivant la fin de l'Armée écoulée et porte, au-delà et de plein droit, intérêt au taux légal majoré de 4%. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de 365 jours à compter du premier jour de retard de paiement jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Le montant des pénalités ne peut en aucun cas être imputé sur des sommes, indemnités ou compensations dues par le Concédant à des filiales du Concessionnaire, y inclus à des filiales contrôlées directement ou indirectement par la même entité que celle qui contrôle directement ou indirectement le Concessionnaire au titre d'autres contrats.

Les pénalités appliquées par le Concédant au Concessionnaire au titre de la Convention sont forfaitaires et libératoires. Le montant cumulé des pénalités pouvant être appliquées par le Concédant au Concessionnaire au titre de la Convention est plafonné à 250 000 000 de FCFA par an et à 12 000 000 000 de FCFA sur la durée de la Convention. En cas d'atteinte de ce dernier plafond, le Concédant peut résilier le Contrat conformément à l'Article 55.2 à moins que le Concessionnaire propose, et que le Concédant accepte, de continuer à percevoir les pénalités prévues à la présente Clause pendant une durée mutuellement convenue par les Parties et ce dernier plafond soit révisé en conséquence 55.2.

Les pénalités ne peuvent être appliquées par le Concédant au Concessionnaire qu'à l'expiration d'un délai de 12 mois suivant la Date Démarrage de l'Exploitation.

62.2 Pénalités applicables et indicateurs de performance

Les cas et les montants des pénalités applicables au Concessionnaire, sont fixés à l'Annexe 11 de la présente Convention.

62.3 Procédure de dialogue préventif entre le Concédant et le Concessionnaire

Lorsque le Concédant estime qu'une faute du Concessionnaire est susceptible d'entraîner l'application d'une pénalité, il le notifie au Concessionnaire par acte extra judiciaire précisant la ou les non-conformité(s) reprochée(s) et la ou les pénalité(s) encourue(s). La motivation d'une non-conformité peut être apportée par tout moyen par l'Etat, dès lors que les éléments apportés sont dûment justifiés, et notamment :

- rapport d'un service technique de l'Etat ;
- procès-verbal d'un service de l'Etat en charge d'une mission de police spécifique ; ou
- attestation de l'Autorité chargée du contrôle.

Le Concessionnaire dispose d'un délai fixé par ledit courrier et au minimum de 15 Jours à compter de sa réception pour faire valoir ses observations et, le cas échéant, présenter les mesures correctrices qu'il envisage. A compter de la réception des observations du Concessionnaire, le Concédant dispose d'un délai de deux mois pour :

- ne pas donner suite. Si dans un délai de deux mois le Concédant ne donne pas suite, alors son silence vaudra renonciation à l'application de la pénalité ;
- réserver l'application de la pénalité, dont le montant aura été le cas échéant adapté, à l'absence de mise en oeuvre de mesures correctrices appropriées par le Concessionnaire; ou
- appliquer la pénalité, dont le montant aura été, le cas échéant, adapté.

Dans les deux derniers cas, le Concédant adresse au Concessionnaire un courrier précisant la ou les non-conformité(s) retenue(s), le montant total de pénalités dues ou encourues et, le cas échéant, les mesures à mettre en oeuvre et les délais assortis.

En cas de manquement notifié par le Concédant au Concessionnaire, l'absence d'application de la pénalité par le Concédant dans un délai d'un (1) an suivant la notification vaut renonciation du Concédant à appliquer la pénalité et interdit toute pénalisation ultérieure pour le même manquement.

Article 63 - Responsabilité du Concessionnaire

Nonobstant toute autre stipulation de la Convention, les pénalités et toutes autres sanctions du Concessionnaire prévues à la Convention ne peuvent

être appliquées qu'en cas de manquement dûment constaté du Concessionnaire à ses obligations au titre de la Convention.

En outre, la responsabilité du Concessionnaire ne peut jamais être mise en cause, et les pénalités et toutes autres sanctions prévues par la Convention ne peuvent en aucun cas être appliquées au Concessionnaire :

- du fait des missions qui ne lui sont pas confiées aux termes de la Convention ;
- pour (i) des faits imputables à l'Etat, à toute autre autorité publique (en ce compris les collectivités locales) ou à leurs démembrements ou préposés ou (ii) du fait d'un Changement de législation ou de réglementation pour lequel le Concessionnaire n'a pas été compensé ou (iii) en cas de survenance d'évènements prévus à l'Article 53 et à l'Article 54 (ces trois cas (i), (ii) et (iii) étant définis comme des Cause Exonératoires ») ;
- pour des dommages indirects ou collatéraux, prévisibles ou imprévisibles, revendiqués par l'Etat ou toute autre personne, résultant de l'exécution de la présente Convention. 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.

Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations effectuées 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 le Concessionnaire contre tout recours judiciaire, ou sanction administrative, de quelque sorte que ce soit, lié à des vices structurels des biens concédés.

Le montant global de responsabilité du Concessionnaire à l'égard du Concédant sur la durée de la Convention ne pourra excéder le montant des deux (2) derniers mois de chiffres d'affaires (HT) du Concessionnaire généré par l'Exploitation.

TITRE VIII - DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 64 - Cession de la Concession

Toute cession partielle ou totale de la présente Concession ainsi que tout changement de Concessionnaire ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le Concédant.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'accord préalable du Concédant, participer, à quelque titre que ce soit, à une opération d'absorption, apport,

scission, dissolution sans liquidation ou toute autre opération de restructuration similaire susceptible de porter atteinte à sa capacité, notamment technique ou financière, de remplir les obligations mises à sa charge par le présent contrat de Concession, en particulier aux termes de l'Article 10.

Faute de se conformer au présent article, le Concessionnaire encourt la déchéance de la Concession.

Article 65 - Election de domicile

Le Concessionnaire fait élection de domicile sur le territoire de la République du Congo.

Article 66 - Règlement des litiges

66.1 Règlement amiable

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 règlement amiable préalable par voie de négociations directes et informelles, sauf accord des Parties pour confier le litige à l'Ingénieur Indépendant ou mettre en œuvre directement la phase d'arbitrage visée ci-dessous.

La procédure de règlement amiable est diligentée dans un délai de quinze (15) Jours suivant la demande notifiée par l'une des Parties.

Si dans le délai de quinze (15) Jours précité, aucune solution amiable n'est trouvée au différend ou litige, la procédure d'arbitrage visée ci-dessous peut être enclenchée, sous réserve des cas de résiliation prévus à la présente Convention et pouvant être mis en œuvre à l'issue de la procédure de règlement amiable.

66.2 Ingénieur Indépendant

Outre les cas où un Ingénieur Independent doit être désigné conformément aux termes de la Convention, les Parties pourront choisir de confier le litige à l'Ingénieur Indépendant, expert ou organisme technique, indépendant des Parties, chargé de vérifier la conformité des prestations avec les stipulations du Contrat dans les cas prévus par celui-ci.

L'Ingénieur Indépendant sera désigné par accord des Parties, conformément à l'Annexe 15.

Il pourra être saisi par la Partie la plus diligente en cas de litige, et rendra sa décision, qui ne s'imposera aux Parties (sauf erreur manifeste commise par l'Ingénieur Indépendant), que si dans un délai de 60 jours à compter de la date de cette décision, aucune des Parties n'a informé l'autre Partie de sa décision de soumettre la décision de l'Ingénieur Indépendant à la procédure d'arbitrage prévue à l'Article 67.3.

66.3 Arbitrage

Si les parties n'ont pas réussi à résoudre leur différend à l'amiable, et à défaut d'avoir confié le litige à l'Ingénieur Indépendant dans les conditions prévues -à l'Article 67.2, tout différend découlant de la présente Convention ou en relation avec celle-ci sera soumis en vue de son règlement au Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (dénommé ci-après le «Centre») conformément aux dispositions de la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats (dénommée ci-après la «Convention»).

Il est stipulé par la présente que l'opération visée par le présent accord est un investissement.

Les Parties conviennent par la présente que, bien qu'étant ressortissant de l'Etat d'accueil, l'investisseur est contrôlé par des ressortissants de Hong Kong et de la France et doit, aux fins de la Convention, être considéré comme un ressortissant de ceux-ci. Les stipulations du présent Article resteront en vigueur malgré l'éventuelle fin anticipée, quelle qu'en soit la cause, de la présente Convention.

66.4 Litiges avec les tiers

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 67 - Langue, système de mesure et droit applicable

67.1 La langue française est celle utilisée pour la rédaction de tout document constitutif du présent Contrat ou à établir pour les besoins de celui-ci, ainsi que pour toute communication ou notification entre les Parties.

67.2 Le système de mesure utilisé dans le cadre du présent Contrat est le système métrique.

67.3 L'ensemble des documents constitutifs du présent Contrat, y compris les Annexes, est régi par le droit applicable en République du Congo.

Article 68 - 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 au présent Contrat.

Au terme du présent Contrat, 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. Cette liste sera établie par accord des Parties pendant la période du présent Contrat.

Article 69 – Confidentialité

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

La présente Convention sera exécutée dans le respect des lois et règlements nationaux et internationaux, notamment les dispositions de la Convention de l'OCDE et la Convention de l'ONU qui traitent de la lutte contre la corruption publique et privée, et toutes dispositions en vigueur à l'international ayant le même but.

Article 70 - Frais de publication au Journal officiel et frais d'impression

Le présent contrat est exonéré des droits d'enregistrement sous réserve de le faire enregistrer dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de son approbation par le Président de la République.

Cette exonération s'applique également aux Contrats d'exploitation et de maintenance conclus entre le Concessionnaire et la société Egis Road Operation Congo SARL et la société China State Construction Overseas Congo SARL qui sont dédiés respectivement à l'exploitation et la maintenance.

Les frais de publication du Contrat de concession sont supportés par le Concessionnaire.

Article 71 - Liste des Annexes

Les pièces suivantes sont annexées au Contrat de Concession et ont la même valeur juridique que le Contrat de concession en lui-même.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Dossier technique, comprenant tous les plans (plans de situation, descriptifs, profil en long, en travers, plans de récolement,...) ayant servi à la conception et à la construction des routes, des postes de péage et de pesage

Annexe 2 : Prestations d'Exploitation, calendrier

Annexe 3 : Premier inventaire des biens de retour, des biens de reprise et des biens propres

Annexe 4 : Modèle de Procès-verbal de remise des biens de la concession

Annexe 5 : Liste des engagements antérieurs repris par le Concessionnaire

Annexe 6 : Business Plan de la concession

Annexe 7 : Plan de GER

Annexe 8 : Plan d'Investissement

Annexe 9 : Tarifs des péages par classe de véhicules, méthode d'indexation et exemptions

Annexe 10 : Programme d'assurances (liste des assurances obligatoire)

Annexe 11 : Standards de performance et qualité des services

Annexe 12 : Statuts de la Société concessionnaire

Annexe 13 : Approche environnementale

Annexe 14 : Manuel d'exploitation

Annexe 15 : Règles de désignation de l'Ingénieur Indépendant

Annexe 16 : Protocole de coopération entre le Concessionnaire et la Force Publique et Eaux et Forêts

Annexe 17 : Liste des bases et des centrales principales de l'entrepreneur de la RN1 que le Concessionnaire continuera à utiliser.

Lu et accepté par :

Pour le compte et au nom de La CONGOLAISE DES ROUTES :

Jin JIANGPING

Pour le Maître d'ouvrage délégué :

Le ministre de l'aménagement, de l'équipement du territoire, des grands travaux,

Jean-Jacques BOUYA

Approuvé, le 08 janvier 2019

Le Président de la République, chef de l'Etat

Denis SASSOU-N'GUESSO

Annexe 1- Dossier technique

1. Contenu de l'annexe

- 1.1 Nature des documents
- 1.2 Volume de la documentation remise

2. Dossiers techniques de la RN 1 3

- 2.1 Documents d'étude et autres documents techniques
- 2.2 Déroulement des travaux - Contrôle quotidien
- 2.3 Rapports finaux de contrôle et dossiers de récolement

3. Dossiers techniques de la RN1 bis

- 3.1 Section 1
- 3.2 Section 2

4. Dossiers techniques de la RN 2

1. CONTENU DE L'ANNEXE

La présente annexe comprend trois parties :

- Dossiers techniques de la RN 1 de Brazzaville à Pointe-Noire
- Dossiers techniques de la RN Ibis de Brazzaville à Mindouli via Kinkala
- Dossiers techniques de la RN2 de Yié à Ouesso

1.1 Nature des documents

Le dossier technique mis à disposition du délégataire comprend les pièces suivantes :

- 1/ Les dossiers d'études
- 2/ Les dossiers de suivi du chantier de construction
- 3/ Les dossiers de récolement.

1.2 Volume de la documentation remise

L'ensemble des dossiers représente une masse considérable de documents. Il n'est pas possible de comptabiliser le nombre de pages produites, par l'Administration, la mission de contrôle et l'entreprise.

Les quantités suivantes peuvent toutefois être avancées pour chacun des sous dossiers.

Fichiers reçus	RN 1		RN 1 bis		RN 2	
	Nombre	Volume	Nombre	Volume	Nombre	Volume
Dossiers d'étude	17 822	100 Go	-	-	-	-
Dossiers de suivi des travaux	52 470	418 Go	-	-	-	-
Dossiers de récolement	559	3 Go	-	-	-	-
Total	70 851	521 Go	-	-	-	-

En conséquence, on ne trouvera ci-après que la liste synthétique des documents. Les fichiers des documents sont joints sur support informatique séparé aux formats standard communément utilisés (doc, xls, .pdf).

2. DOSSIERS TECHNIQUES DE LA RN 1

2.1 Documents d'étude et autres documents techniques

Pièces	Commentaire
1. APS et Rapports descriptifs	
1.1 Pointe-Noire – Dolisie	Classé par section 26 fichiers pdf au total
1.2 Dolisie – Mindouli	Classé par section 2 205 fichiers pdf au total
2. Comptages de trafic	78 fichiers au total
3. Projets d'exécution	
3.1 Plans types	Classé par tronçon 626 fichiers pdf au total
3.2 Polygonale TN	Classé par tronçon 660 fichiers pdf au total
3.3 Géométrie - Assainissement	Classé par tronçon 980 fichiers pdf au total
3.4 Carrefours – Giratoires – Stationnements	Classé par tronçon 411 fichiers pdf au total
3.5 Signalisation	Classé par section 141 fichiers pdf au total
3.6 Ouvrages d'assainissement	Classé par type d'ouvrage et par tronçon, 85 fichiers pdf au total
3.7 Dalots	Classé par type de document et par tronçon 1574 fichiers pdf au total
3.8 Ponts	Classé par type de document et par tronçon 324 fichiers pdf au total
3.9 Stabilisation et protection de talus	Classé par type de document et par tronçon 226 fichiers pdf au total
3.10 Murs de soutènement	Classé par tronçon 175 fichiers pdf au total
3.11 Autres ouvrages	21 fichiers pdf
3.12 Péages – Pesages	Classé par tronçon 200 fichiers pdf au total
3.13 Ecoles	Classé par tronçon 31 fichiers pdf au total
3.14 Centres de santé	Classé par tronçon 35 fichiers pdf au total
3.15 Poste de police et bases militaires	5 fichiers pdf
4. Procédures d'exécution	347 fichiers pdf au total
5. Plannings	Classé par tronçon 102 fichiers pdf au total
6. Rapports de formulation	347 fichiers pdf au total
6.1 Bétons hydrauliques	Classé par tronçon 348 fichiers pdf au total
6.2 Bétons bitumineux	Classé par tronçon 104 fichiers pdf au total
7. Agréments de matériaux divers	Classé par type de matériau et par tronçon 3 488 fichiers pdf au total
8. Emprunts et carrières	
8.1 Emprunts	Classé par tronçon 2025 fichiers pdf au total
8.2 Carrières	Classé par tronçon 1376 fichiers pdf au total
9. Notes techniques	Classé par tronçon 1950 fichiers pdf au total
10. Rapports d'experts extérieurs	Classé par sujet d'expertise 178 fichiers pdf au total
11. Divers	6 fichiers pdf sur des sujets variés

2.2 Déroulement des travaux - Contrôle quotidien

Pièces	Commentaire
1. Installation de chantier	
1.1 Pointe-Noire – Dolisie a – Bases vie	27 fichiers pdf
1.2 Dolisie – Mindouli a – Bases vie	Classé par tronçon, 17 fichiers pdf au total
b – Centrale de concassage	Classé par tronçon, 6 fichiers pdf au total
c – Centrale d’enrobage	Classé par tronçon, 5 fichiers pdf au total
d – Centrale à béton	Classé par tronçon, 5 fichiers pdf au total
e – Bureaux - Laboratoire	Classé par tronçon, 5 fichiers pdf au total
1.3 Mindouli – Brazzaville a – Bases vie	Classé par tronçon, 4 fichiers pdf au total
b – Centrale de concassage	Classé par tronçon, 3 fichiers pdf au total
c – Centrale d’enrobage	Classé par tronçon, 2 fichiers pdf au total
d – Centrale à béton	Classé par tronçon, 2 fichiers pdf au total
e – Bureaux - Laboratoire	Classé par tronçon, 2 fichiers pdf au total
2. Terrassements	
2.1 Déblais a – Déblais mis en dépôt	Classé par tronçon – 889 fichiers pdf d’essais d’identification dont 38 sur matériaux rocheux et semi-rocheux
b – Déblais mis en remblai	Classé par tronçon – 739 fichiers pdf d’essais sur matériaux
c – Fond de déblai	Classé par tronçon – 906 fichiers pdf d’essais de fonds de forme
2.2 Remblais ordinaires a – Terrain naturel	Classé par tronçon – 627 fichiers pdf de topographie (complet) et 491 fichiers pdf pour la géotechnique
b – Identification des matériaux de remblai in-situ	Classé par tronçon – 1170 fichiers pdf d’essais sur matériaux
c – Réception des travaux	Classé par tronçon – 1752 fichiers pdf
2.3 Purges a – Dolisie – Mindouli	39 fichiers pdf de topographie et 450 fichiers pdf de géotechnique
b – Mindouli – Brazzaville	197 fichiers pdf de topographie, 41 fichiers pdf de géotechnique et 76 fichiers pdf de métrés
2.4 Plateforme (PST) a – Planches d’essai couche de forme	Tronçon 2. 3 fichiers pdf
b – Conformité des matériaux	Tronçon 2. 774 fichiers pdf
c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon – 1611 fichiers pdf
3. Stabilisation et protection de talus	
3.1 Topographie	

	a – Pointe-Noire – Dolisie	95 fichiers pdf pour les murs de soutènement et 583 fichiers pdf pour les talus eux-mêmes Classé par section, 55 fichiers pdf au total
	b – Dolisie – Mindouli	Classé par section, 227 fichiers pdf au total
	c – Mindouli - Brazzaville	
3.2	Géotechnique	
	a – Pointe-Noire – Dolisie	154 fichiers pdf pour les murs de soutènement et 140 fichiers pdf pour les talus y.c. les ancrages Classé par section, 104 fichiers pdf au total
	b – Dolisie – Mindouli	Classé par section, 10 fichiers pdf au total
	c – Mindouli - Brazzaville	
4.	Chaussées	
4.1	Couche de fondation	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon, 10 fichiers pdf au total
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon, 525 fichiers pdf au total
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon – 1423 fichiers pdf
4.2	Couche de base	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon, 10 fichiers pdf au total
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon, 481 fichiers pdf au total
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon – 1332 fichiers pdf
4.3	Imprégnation	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon, 10 fichiers pdf au total
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon 494 fichiers pdf
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon – 1113 fichiers pdf
4.4	Couche d’accrochage 1	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon mais 8 fichiers pdf
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon mais 657 fichiers pdf
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon mais, 708 fichiers pdf
4.5	Couche de grave bitume	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon mais, 11 fichiers pdf
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon mais , 152 fichiers pdf
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon mais , 416 fichiers pdf
4.6	Enduit monocouche	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon, 8 fichiers pdf
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon , 124 fichiers pdf
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon , 349 fichiers pdf
4.7	Couche d’accrochage 2	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon, 10 fichiers pdf au total
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon , 396 fichiers pdf
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon, 823 fichiers pdf au total
4.8	Couche de roulement en BB	
	a – Planches d’essai	Classé par tronçon, 11 fichiers pdf au total
	b – Conformité des matériaux	Classé par tronçon, 203 fichiers pdf au total
	c – Réception de la mise en œuvre	Classé par tronçon, 832 fichiers pdf au total
4.9	Renforcement sur le Tronçon 1	
	a – Section 1.1	55 fichiers pdf dont 30 sur la signalisation
	b – Section 1.2	561 fichiers pdf
	c – Section 1.3	289 fichiers pdf

d – RN 6		35 fichiers pdf
5. Assainissement		
5.1	Assainissement de la plate-forme	
	a – Fossés	Classé par tronçon, 2959 fichiers pdf au total
	b – Caniveaux	Classé par tronçon, 3662 fichiers pdf au total
	c – Bordures	Classé par tronçon, 1610 fichiers pdf au total
	d – Drains du Tronçon 3	25 fichiers pdf
5.2	Assainissement des talus	
	a – Fossés de crête	Classé par tronçon, 794 fichiers pdf au total
	b – Fossés de risberme	Classé par tronçon, 389 fichiers pdf
	c – Descente d'eau	Classé par tronçon, 1090 fichiers pdf au total
5.3	Bassins d'infiltration du Tronçon 3	71 bassins, 71 fichiers au total
5.4	Autres ouvrages du Tronçon 1	
	a – Canaux	3 canaux, 7 fichiers pdf au total
	b – Déviation de rivière	7 déviations, 7 fichiers pdf au total
6. Dalots		
6.1	Réceptions (point d'arrêt)	
	a – Pointe-Noire – Dolisie	602 fichiers pdf
	b – Dolisie – Mindouli	287 fichiers pdf
	c – Mindouli - Brazzaville	333 fichiers pdf
6.2	Remblai technique	
	a – Conformité matériau	Classé par tronçon mais, 258 fichiers pdf
	b – Réceptions	Classé par tronçon, 835 fichiers pdf au total
	c – Protection à entrée-sortie du dalot	Classé par tronçon, 324 fichiers pdf
7. Ponts		
7.1	Pointe-Noire – Dolisie	Classé par pont (8 ouvrages repérés par PK) 456 fichiers pdf au total
7.2	Dolisie – Mindouli	Classé par pont (22 ouvrages repérés par PK) 199 fichiers pdf au total
7.3	Mindouli – Brazzaville	Classé par pont (6 ouvrages repérés par PK) 979 fichiers pdf au total
8. Signalisation		
8.1	Panneaux	Classé par tronçon, 97 fichiers pdf
8.2	Marquage au sol	Classé par tronçon, 1119 fichiers pdf
8.3	Bornes penta-kilométriques	Classé par tronçon, 10 fichiers pdf
8.4	Parapets	Classé par tronçon, 437 fichiers pdf au total
8.5	Balises	Classé par tronçon, 85 fichiers pdf au total
8.6	Glissières de sécurité	Classé par tronçon, 46 fichiers pdf au total
8.7	Bornes emprises Mairie de Pointe-Noire	2 fichiers pdf
9. Travaux annexes		
9.1	Péages - Pesages	9 Barrières classées par tronçon, 354 fichiers pdf au total
9.2	Ecoles	7 Ecoles classées par tronçon, 160 fichiers pdf au total
9.3	Centres de santé	7 Centres classés par tronçon, 160 fichiers au total
9.4	Aires de repos - Aménagements paysagers	Aménagements sur le Tronçon 1, 2 fichiers pdf
9.5	Postes de police et bases militaires	1 fichier pdf sur le Tronçon 1 (Mengo)
10. Fiches de visite		
10.1	Pointe-Noire – Dolisie	Classé par section, 999 fichiers pdf au total
10.2	Dolisie – Mindouli	Classé par section, 1212 fichiers pdf au total
10.3	Mindouli – Brazzaville	Classé par section, 1256 fichiers pdf au total
11. Notes de chantier		
11.1	Pointe-Noire – Dolisie	Classé par section, 786 fichiers pdf au total
11.2	Dolisie – Mindouli	Classé par section, 618 fichiers pdf au total
11.3	Mindouli – Brazzaville	Classé par section, 241 fichiers pdf au total
12. Rapports de réunions périodiques		
12.1	Réunions hebdomadaires de chantier	Classé par tronçon, 1554 fichiers pdf au total
12.2	Réunions mensuelles travaux	Classé par tronçon, 257 fichiers pdf au total
12.3	Réunions mensuelles études	68 fichiers pdf au total
12.4	Autres réunions	319 fichiers pdf au total
13. Fiches de non-conformité		
		Classé par tronçon, 138 fichiers pdf au total
14. Activités QHSE		
		51 fichiers pdf au total
15. Journaux de chantier		
		Classé par tronçon, 512 fichiers pdf au total
16. Rapports mensuels d'activité		
		84 rapports de septembre 2009 à juillet 2015, 3659 fichiers au total (word et pdf)
17. Divers		
		66 fichiers pdf divers

2.3 Rapport finaux de contrôle et dossiers de récolement

Pièces	Commentaire
1. Rapports finaux de la mission de contrôle	
1.1. Rapport général	Rapport de 66 pages comportant encore de nombreux commentaires.
1.2 Rapports géotechniques a – Pointe-Noire – Dolisie b – Dolisie – Mindouli c – Mindouli - Brazzaville	Deux rapports : Une synthèse de 52 pages et le rapport d'expert sur les grands talus Deux rapports : Une synthèse de 29 pages et le rapport d'expert sur les zones faibles. Trois synoptiques. Deux rapports : Une synthèse de 33 pages et le rapport d'expert sur la stabilité des talus
1.3 Rapport Ouvrages d'art	Un rapport de synthèse de 60 pages
2. Synthèse des réceptions topographiques	
2.1 Pointe-Noire – Dolisie	Huit fichiers excel
3. Synthèse des réceptions géotechniques	
3.1 Pointe-Noire – Dolisie	Un répertoire (qualité des matériaux, Fondation, Base, Roulement, Bétons hydrauliques) pour chacune des 3 sections (1.1, 1.2 et 1.3) et un pour la RN6. Résultats de déflexions.
3.2 Dolisie – Mindouli	Dito Tronçon Pointe-Noire – Dolisie pour les sections 2.1, 2.2 et 2.3
3.3 Mindouli – Brazzaville	Dito Tronçon Pointe-Noire – Dolisie pour les sections 3.1 et 3.2 et Yié-Brazzaville.
4. Matricule géotechnique	
4.1 Pointe-Noire – Dolisie	Une matricule pour chaque section (1.1, 1.2 et 1.3), Une matricule pour RN6
4.2 Dolisie – Mindouli	Une matricule pour chaque section (2.1, 2.2 et 2.3), Matricule pour RN3 et pour l'accès à Mindouli.
4.3 Mindouli – Brazzaville	Une matricule pour chaque section (3.1 et 3.2). Matricule pour Yié-Brazzaville
5. Plans de récolement	
5.1 Schéma d'organisation du dossier de récolement	Voir ci-après. Ce sommaire ne se retrouve pas dans le 5.2

5.2 Plans

a – Pointe-Noire – Dolisie

Pour chacune des trois sections du tronçon Pointe-Noire – Dolisie :

- Profils en travers (pdf)
- Caniveaux exutoires (pdf)
- Vue en plan (pdf) :
Section 1.1 : 178 planches
Section 1.2 : 168 planches
Section 1.3 : 155 planches
N6 : 7 planches
Accès Dolisie : 8 planches
- Vue en plan (1 fichier dwg par section et un fichier pour la N6 et un pour l'accès à Dolisie)
- Plans des Bases-vie (18 planches pdf)
- Plans des carrières (29 planches pdf)

b – Dolisie – Mindouli

Pour chacune des trois sections du tronçon Dolisie - Mindouli :

- Plan des bases vie : (fichiers dwg totalisant 23 planches)
- Plans des carrières (fichiers dwg totalisant 61 planches)
- Vue en plan plusieurs fichiers dwg par section totalisant :
Section 2.1 : 247 planches
Section 2.2 : 1 fichier dwg non découpé en planches (équivalent 233 planches)
Section 2.3 : 1 fichier dwg non découpé en planches (équivalent 172 planches)

c – Mindouli - Brazzaville

Pour chacune des deux sections du tronçon Mindouli – Yié et de Yié - Brazzaville :

- Plan des bases vie : (fichiers dwg totalisant 10 planches)
- Plans des carrières (fichiers dwg totalisant 69 planches)
- Vue en plan plusieurs fichiers dwg par section totalisant :
Section 3.1 : 7 fichiers dwg non découpés en planches (équivalent 219 planches)
Section 3.2 : 10 fichiers dwg non découpés en planches (équivalent 261 planches)
Yié-Brazzaville : 37 planches

6. Reportage photographique

- 6.1 Pointe-Noire – Dolisie
 - 6.2 Dolisie – Mindouli
 - 6.3 Mindouli – Brazzaville
-

3. DOSSIERS TECHNIQUES DE LA RN1 BIS

La RN1 bis comprend deux sections :

- Section 1 de Makana 1 à Kinkala (carrefour avec la RP 24)
- Section 2 de Kinkala (carrefour avec la RP 24) à Mindouli (barrière de péage à proximité de la RNI).

3.1 Section 1

Les documents d'études, de surveillance des travaux et de récolement n'ont pas été remis au consortium.

Au stade actuel, il n'est fourni aucun document technique relatif à la section 1 de la RN I bis.

3.2 Section 2

La section 2 comprend trois parties :

- Traversée de Kinkala du carrefour RP 24 au Carrefour de Gambari (route de Matoumbougare de Kinkala). Il s'agit d'une section urbaine.
- Kinkala (carrefour de la route de Matoumbou) à l'entrée de Mindouli (_____)
- Traversée de Mindouli (entre le repère précédent) et le nouveau péage de la RN1. Il s'agit d'une section urbaine.

Si la première partie (du carrefour RP 24 à Matoumbou) a été réalisée en même temps que la section 1, le reste de la Section 2 est en cours de construction (depuis 2014) par le Groupement d'entreprises DTP Terrassement-Razel-BEC (France). Les études ont été réalisées par AIC Progetti S.P.A. (Italie). Le bureau chargé de la surveillance des travaux est Techniplan (Italie). Les documents techniques, d'études, de contrôle et de récolement seront collectés par le Concédant et remis au Concessionnaire avant toute prise en charge dans le cadre du présent Contrat.

Au stade actuel, il n'est fourni aucun document technique relatif à la section 2 de la RN I bis.

Les différents documents techniques seront fournis par le Concédant dans le cadre de la discussion complémentaire et l'actualisation du Contrat de DSP au titre de la prise en charge de la RNI bis par le Concessionnaire.

4. DOSSIERS TECHNIQUES DE LA RN 2

La RN 2 comprend plusieurs sections qui ne sont pas déterminées à ce jour. Au stade actuel, il n'est fourni aucun document technique relatif à la RN 2.

Les différents documents techniques seront fournis par le Concédant dans le cadre de la discussion complémentaire et l'actualisation du Contrat de DSP au titre de la prise en charge de la RN 2 par le Concessionnaire.

Annexe 2 - Prestations d'exploitation-Calendarier

1. Les prestations

- 1.1 L'entretien et la maintenance courante
- 1.2 Entretien lourd et maintenance périodique
- 1.3 La gestion du trafic
- 1.4 La collecte du péage
- 1.5 Le contrôle des charges des poids lourds
- 1.6 L'exploitation commerciale

2. Limites des prestations, calendriers

- 2.1 Rappel de l'article 2.3 du contrat
- 2.2 Cas de la Section 1 de la RN I bis

1. LES PRESTATIONS

Les prestations comprennent deux types d'intervention :

- Les travaux de maintenance :
 - L'entretien et la maintenance courante
 - L'entretien lourd et la maintenance périodique
- L'ingénierie de l'exploitation :
 - La gestion du trafic (surveillance du réseau, intervention sur incidents avec ou sans remorquage)
 - La collecte du péage
 - Le contrôle des charges des poids lourds
 - La gestion des aires de services et de repos
 - La gestion de toute autre activité créée par le concessionnaire durant la concession

1.1 L'entretien et la maintenance courante

Les travaux d'entretien courant visent à maintenir l'infrastructure dans des conditions normales d'utilisation. Ces travaux portent sur l'ensemble des composantes de l'infrastructure principale : route, ouvrages d'art, assainissement, talus. Les travaux comprennent essentiellement :

- Balayage et nettoyage de la route
- Le bouchage des nids de poules
- Le nettoyage des abords (fauchage et évacuation des déchets végétaux)
- Le nettoyage du réseau d'assainissement (fossés, descentes d'eau, puisards et regard, traversées sous chaussée, exutoires)
- La visite des ouvrages d'art, la réparation localisée de la peinture de la structure métallique, le nettoyage des joints de dilatation et des égouts. L'évacuation des matériaux éventuellement tombés des talus de déblais
- La réparation de la signalisation verticale (panneaux d'information aux usagers)
- La réparation des dispositifs de sécurité (glissières et parapets)
- Entretien et maintenance des espaces verts au niveau de talus sur les deux côtés de la

route, de zones d'intercommunication, d'aires de service et de postes de péage

- Entretien des bâtiments dédiés à la maintenance et à l'exploitation
- Curage des bassins d'évaporation
- Nettoyage des lieux d'accident de la route
- Systeme d'éclairage des postes de péage, des stations de pesage et Aires de services
- Entretien de toute autre infrastructure créée par le concessionnaire durant la concession

Ces travaux sont menés à longueur d'année en fonction des besoins.

1.2 Entretien lourd et maintenance périodique

Les travaux d'entretien périodique (également dénommé entretien lourd ou GER - Gros Entretien et Renouvellements), vise à redonner à la structure de l'infrastructure les qualités qui se sont érodées avec le temps malgré l'entretien courant effectué. Ces travaux portent sur l'ensembles des composantes de l'infrastructure principale : route, ouvrages d'art, assainissement, talus. Les travaux comprennent essentiellement :

- Le renouvellement de certaines couches de chaussée (parfois couche de grave bitume et toujours couche de béton bitumineux, soit couche de roulement)
- Le renforcement et les réparations significatives du réseau d'assainissement (fossés, descentes d'eau, puisards et regard, traversées sous chaussée, exutoires)
- La réparation des ouvrages d'art
- La réparation de la signalisation verticale
- Le traitement de la plate-forme (dans le plafond de 500 000 000 FCFA/an couvrant le risque géotechnique)
- Le traitement de glissement de talus (dans le même plafond de 500 000 000 FCFA/an couvrant le risque géotechnique)

La fréquence et la nature de l'entretien périodique dépend essentiellement du trafic supporté. Le poste principal de la maintenance périodique est le GER-Chaussée qui mobilise des ressources importantes et nécessite la mise en place de moyens lourds de production (matériel de carrière, centrales à enrober, moyens de transports et de mise en oeuvre). Compte tenu de l'importance du GER, une annexe spécifique lui est consacrée (Annexe 7).

1.3 La gestion du trafic

Les activités de gestion du trafic comprennent essentiellement :

- L'exécution de patrouilles en vue de détecter toutes les anomalies sur le réseau
- L'assistance aux usagers avec notamment d'une part, la mise en place d'un numéro pour appels d'urgence et, d'autre part, l'intervention sur les sites d'incidents de la route (par exemple accidents), y compris le remorquage éventuel

- Le balisage des interventions localisées
- Les enquêtes de satisfaction
- La collaboration avec les autorités (administrations centrales, collectivités locales, forces de l'ordre, sécurité civile et médicale)
- Les actions de promotion de la sécurité routière (sensibilisation et formation, mise en place de deux panneaux à message variable sur la section Dolisie-Malele)

1.4 La collecte du péage

Les activités de collecte du péage se déroulent bien entendu au niveau de chacune des barrières de péage et se fait manuellement au travers des agents collecteurs placés en cabine. Tant que les postes de péages ne seront pas équipés des matériels modernes de péage (systèmes automatisés de détection des véhicules, ouverture séquencée de la barrière, etc.) la collecte du péage se fera en mode dégradé à la sacoche.

Outre le travail aux postes de péage, l'activité couvre également toutes les tâches de traitement des données recueillies qui permettent d'anticiper les évolutions du trafic (comptage et prévisions).

1.5 Le contrôle des charges des poids lourds

Chaque zone de péage est équipée d'une station de pesage statique. Ces stations permettent de connaître précisément les charges totales et à l'essieu des camions sélectionnés.

Les camions sont présélectionnés lors de leur passage préalable sur les boucles de pesage dynamique.

Avec l'appui des forces de l'ordre (voir Annexe 15), l'exploitant peut être amené à détourner le poids lourd incriminé vers une zone dédiée au déchargement des frets excédentaires. Le gardiennage des frets stockés n'est pas de la responsabilité du Concessionnaire.

1.6 L'exploitation commerciale

L'exploitation des stations-service, des aires de service et la publicité commerciale.

2. LIMITES DES PRESTATIONS, CALENDRIERS

2.1 Rappel de l'article 2.3 du contrat

2.3. L'exploitation, le GER et l'entretien de la Section 2 de la RN1 bis et de la RN2 prendront effet à la date et dans les conditions prévues à l'Article 9 et sous réserve de la conclusion d'avenants à la présente Convention.

2.2 Cas de la Section 1 de la RN1 bis

La RN1 bis comprend deux sections :

- Section 1 de Makana 1 à Kinkala (carrefour avec la RP 24)
- Section 2 de Kinkala (carrefour avec la RP 24) à Mindouli (barrière de péage à proximité de la RN1).

Conformément à l'article 2.3 du contrat, seule la section 1 est aujourd'hui concernée par la réalisation de prestations d'exploitation. Sur cette Section 1, seules les activités suivantes d'exploitation seront effectuées :

- Entretien et maintenance courante
- La gestion du trafic (surveillance du réseau, remorquage)
- La collecte des péages (Koubola)

Les activités d'entretien lourd et de maintenance périodique ne seront pas réalisées.

Annexe 3 - Premier inventaire des Biens de retour, des Biens de reprise et des Biens propres

1. Rappel des articles de la Convention de Délégation Biens de retour, Biens de reprise et biens propres
2. Biens de retour
3. Biens de reprise
4. Biens propres

1. RAPPEL DES ARTICLES DE LA CONVENTION DE DELEGATION BIENS DE RETOUR, BIENS DE REPRIS ET BIENS PROPRES

La présente annexe est applicable à la RNI et à la Section 1 de la RNI bis.

Les articles 6 et 7 du contrat, relatifs aux différents biens meubles et immeubles, prévoient

Article 6 - La classification des biens de la Concession

Les biens meubles ou immeubles, qu'ils soient remis par le Concédant, acquis ou réalisés par le Concessionnaire, se composent de biens de retour, de biens de reprise et de biens propres.

6.1 Les biens de retour

Les biens de retour sont les biens constitutifs de la Concession, réalisés ou acquis par le Concessionnaire ou remis par le Concédant et nécessaires à l'exécution de la Concession. Sont réputés biens constitutifs de la Concession, l'ensemble des terrains, bâtiments, ouvrages et installations immobilières situés dans les limites de la Concession telles que définies à l'Article 5 et mentionnés à l'Annexe 3 du présent Contrat, ainsi que les objets mobiliers nécessaires à la poursuite de l'Exploitation, y compris l'entretien.

Au terme de la Convention, et sans une autre condition, le Concédant entre immédiatement et gratuitement en possession de biens de retour. A dater du même jour, tous les produits de la concession lui reviennent.

6.2 Les biens de reprise

Les biens de reprise sont les biens mobiliers, propriété du Concessionnaire, qui, sans être constitutifs ni

nécessaires à l'Exploitation, peuvent être utiles à la poursuite de l'Exploitation, notamment à l'entretien des Routes nationales concédées, et qui peuvent par conséquent être repris par le Concédant dans les conditions fixées à l'Article 58 du présent Contrat.

Ces biens appartiennent au Concessionnaire tant que le Concédant n'a pas usé de son droit de reprise. Lorsque le Concédant use de droit de reprise, les biens de reprise sont repris à leur valeur nette comptable, déterminée le cas échéant à dire d'Experts, et majorée le cas échéant, de la TVA à reverser au Trésor Public.

Les stocks et approvisionnements peuvent également être repris par le Concédant à leur valeur nette comptable au jour de la reprise.

6.3 Les biens propres

Les biens propres se composent, de manière résiduelle, des biens du Concessionnaire qui ne constituent pas des biens de retour ni des biens de reprise et qui demeurent en tout état de cause sa propriété privée.

Ces biens appartiennent au Concessionnaire pendant toute la durée et à l'issue de la Concession.

Article 7 - Nomenclature et Inventaire

Au plus tard à la Date de début d'exploitation, le Concédant remet au Concessionnaire une nomenclature et un inventaire établis contradictoirement par les Parties, classant les biens selon les trois catégories visées à l'Article 6 ci-dessus.

Ces documents sont mis à jour de commun accord entre le Concédant et le Concessionnaire à la date de mise en Exploitation de la Section 2 de la RNI bis et à la date de mise en Exploitation de la RN2.

Ces documents sont également mis à jour à l'initiative du Concessionnaire et à ses frais, à chaque mise en service d'une nouvelle installation ou d'un nouveau dispositif sur l'une des Routes nationales concédées, puis tous les cinq (5) ans, et enfin un (1) an avant l'établissement du programme d'entretien et de renouvellement prévu à l'Article 58 de la présente Convention.

A chaque mise à jour prévue à l'alinéa précédent, la nomenclature et l'inventaire sont notifiés à la suite de leur établissement au Concédant pour approbation.

À défaut d'une réponse du Concédant dans les quatre-vingt-dix (90) Jours à compter de la date de notification par acte extrajudiciaire prévue à l'alinéa précédent, l'approbation est réputée acquise.

2. BIENS DE RETOUR

Les biens de retour sont gérés conformément à l'article 59.1 du contrat. Ils comprennent :

Immobilier**Mobilier**

L'infrastructure routière dans son périmètre concédé

L'infrastructure des barrières de péage

L'immeuble base principale (Yié)
de l'exploitation y compris les bâtiments
annexes (à construire)

L'immeuble base secondaire (Dolisie) de l'exploitation y compris les
bâtiments annexes (à construire)

L'immeuble du poste de pésage et autres immeubles
annexes de barrière de péage (bâtiment Gendarmerie,
bâtiment groupe électrogène, etc)

Conformément à l'article 7, la liste détaillée des biens de retour sera établie contradictoirement par les Parties au plus tard à la date de début de l'exploitation.

3. BIENS DE REPRISE

Les biens de reprise sont gérés conformément à l'article 59.2 du contrat. Ils comprennent :

Immobilier**Mobilier**

Néant

Autres biens mobiliers à préciser d'un commun accord

4. BIENS PROPRES

Ces biens appartiennent au Concessionnaire pendant toute la durée et à l'issue de la Concession. Ils comprennent :

Immobilier**Mobilier**

Les bases vie et les bases techniques de travaux publics (stations de concassage, centrales, engins et véhicules de maintenance courante et lourde, etc..)

Les stocks et approvisionnements des matériaux (granulats, ciment, bitume, aciers, etc)

Les véhicules de l'exploitation (véhicules de servitude, dépanneuses)

Les meubles et équipements des bases principales et secondaires (équipements à acquérir)

Autres biens mobiliers, équipements et meubles

Logiciels

Annexe 4 - Modèle de procès-verbal de remise des biens de la DSP

1. Contexte

2. Modèle

- 2.1 Préambule
- 2.2 Identification des parties
- 2.3 Ouvrages concernés
- 2.4 Remise d'ouvrage

1. CONTEXTE

Compte tenu de l'avancement des travaux de construction des infrastructures objet de la Convention de concession, la remise des biens sera échelonnée dans le temps.

Le modèle ci-joint se rapporte à la première partie des biens remis (RN1 et Section 1 de la RN1bis). Les procès-verbaux pour la Section 2 de la RN1 bis et la RN2 seront établis ultérieurement.

Autant que nécessaire, la description des biens remis (ouvrages concernés) peut être détaillée à l'initiative de l'une ou l'autre des parties.

Le procès-verbal est à établir en deux originaux sur papier à en-tête du Ministère de l'Aménagement, de l'Équipement du Territoire et des Grands Travaux.

2. MODELE

2.1 Préambule

Les routes nationales n° 1, n° I bis et n° 2 ont fait l'objet d'une convention de Délégation de Service Public en vue de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures. L'article 10 de cette convention organise la remise des ouvrages par le Concédant au Concessionnaire.

2.2 Identification des parties

Le Concédant : L'Etat Congolais représenté par le ministère de l'aménagement, de l'équipement du territoire, et des grands travaux, prise en la personne de monsieur Jean Jacques BOUYA,

Le Concessionnaire : La Congolaise des Routes représentés par Monsieur WU Yong

2.3 Ouvrages concernés

Le présent procès-verbal concerne uniquement les infrastructures routières de la nouvelle RN1 de Brazzaville (échangeur de Kintélé) à Pointe-Noire (barrière de péage de Mengo), via, le carrefour de Yié, le rond-point de Mindouli, et le rond-point de Dolisie.

Les sections suivantes :

- RN1bis du carrefour avec la RN1 jusqu'à la barrière de péage,
- RN3 du carrefour avec la RN1 jusqu'à la barrière de péage,

- RN6 du carrefour avec la RN1 jusqu'à la barrière de péage,

font partie des ouvrages remis.

Les ouvrages remis sont définis par les plans et documents figurant en annexe 1 à la Convention de DSP. Pour rappel, ces documents sont les dossiers d'études, les dossiers de suivi des travaux, et le dossier de récolement dont la liste est annexée au présent procès-verbal.

2.4 Remise d'ouvrage

Le Concédant et le Concessionnaire reconnaissent la conformité et l'état des ouvrages,

Le Concédant et le Concessionnaire déclarent accepter la remise des ouvrages.

En conséquence et à compter du _____

- La remise des ouvrages par le Concédant au Concessionnaire est constatée,
- Le Concessionnaire assurera désormais la garde et la responsabilité des ouvrages dans les limites fixées par la Convention de DSP,
- Le Concessionnaire assurera l'entretien et l'exploitation des ouvrages remis.

Fait à Brazzaville, le _____

Pour le Concédant

Le Ministre de l'Aménagement, de l'Équipement du Territoire, et des Grands Travaux,

Jean Jacques BOUYA

Pour le Concessionnaire

Le Mandataire de la Congolaise des Routes

WU Yong

Annexe 5 - Liste des engagements antérieurs repris par le Concessionnaire

1. Rappel du contrat
2. Liste des engagements antérieurs en matière de construction
3. Liste des engagements antérieurs en matière d'entretien
4. Liste des engagements antérieurs en matière d'exploitation
5. Liste des autres engagements antérieurs (hors construction, entretien et exploitation)

1. RAPPEL DU CONTRAT

L'article 10.2 de la Convention prévoit :

Le Concédant déclare et garantit au Concessionnaire l'absence de tout type d'engagements de l'État à l'égard des tiers en lien avec Le Projet.

Le Concedant garantit le Concessionnaire contre tout recours judiciaire ou sanction administrative de quelque sorte que ce soit relative à tout engagement antérieur que l'Etat aurait pu assumer relatif au Projet.

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

Tous les nouveaux contrats de tout type exécutés par le Concessionnaire seront négociés par le Concessionnaire afin d'assurer l'exploitation des Routes concédées dans les meilleures conditions de qualité et de service.

2. LISTE DES ENGAGEMENTS ANTERIEURS EN MATIERE DE CONSTRUCTION

Aucun engagement antérieur du Concedant n'est repris par le Concessionnaire

3. LISTE DES ENGAGEMENTS ANTERIEURS EN MATIERE D'ENTRETIEN

Aucun engagement antérieur du Concedant n'est repris par le Concessionnaire

4. LISTE DES ENGAGEMENTS ANTERIEURS EN MATIERE D'EXPLOITATION

Aucun engagement antérieur du Concedant n'est repris par le Concessionnaire

5. LISTE DES AUTRES ENGAGEMENTS ANTERIEURS (HORS CONSTRUCTION, ENTRETIEN ET EXPLOITATION)

Aucun engagement antérieur du Concedant n'est repris par le Concessionnaire

Annexe 6 - Business plan de la concession

1. Introduction

- 1.1 Rappel de la Convention
- 1.2 Hypothèses de base pour le Business Plan

1. INTRODUCTION

1.1 Rappel de la Convention

L'article 41 du contrat, Dispositions générales relatives au financement Équilibre économique de la Concession indique :

Business Plan

Le Business Plan est établi sous la forme d'un modèle informatique élaboré sous Excel, ou équivalent. Il ne comporte ni macro, ni référence circulaire.

1.2 Hypothèses de base pour le Business Plan

Le Business plan a été conçu sur la base des hypothèses temporelles, économiques, financières et fiscales déjà communiqué à la DGGT.

Ce document ne constitue qu'un cadre indicatif du Business Plan de la concession

Le Concessionnaire se réserve la possibilité d'apporter des modifications au dit Business plan dans le cadre de l'exécution de la présente Convention de DSP, et informera le Concedant de ces modifications.

Les montants et date d'investissement sont ceux décrits dans le tableau du Business Plan suivant

Congo - RTI Business Plan O- PKL (A)	Opening date Cessing date		Warning Year		1078 31/12/18 2018		1079 31/12/19 2019		1080 31/12/20 2020		1081 31/12/21 2021		1082 31/12/22 2022		1083 31/12/23 2023		1084 31/12/24 2024		1085 31/12/25 2025		1086 31/12/26 2026		1087 31/12/27 2027		1088 31/12/28 2028			
	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value	Unit	Value
Revenue - Menjo loll	mXAF	5,717	7,392	6,101	8,424	9,229	9,552	10,658	11,331	12,298	13,492	14,121	14,812	15,685	16,650	17,717	18,895	20,185	21,598	23,147	24,844	26,601	28,530	30,644	32,957	35,483	38,235	41,228
Revenue - Maléle loll	mXAF	672	896	980	1,021	1,120	1,159	1,312	1,418	1,583	1,778	1,997	2,241	2,511	2,808	3,134	3,491	3,880	4,303	4,762	5,258	5,793	6,369	6,988	7,653	8,367	9,133	9,954
Revenue - Moukoundou loll	mXAF	3,710	4,931	5,417	5,624	6,172	6,386	7,156	7,616	8,394	9,300	10,344	11,530	12,861	14,343	15,980	17,787	19,771	21,949	24,338	26,957	29,837	32,999	36,476	40,293	44,481	49,074	
Revenue - Moukoundou loll	mXAF	667	896	987	1,006	1,102	1,140	1,268	1,338	1,488	1,663	1,865	2,096	2,357	2,650	2,987	3,371	3,804	4,289	4,819	5,398	6,029	6,716	7,464	8,278	9,164	10,128	11,176
Revenue - Louadi loll	mXAF	3,118	4,262	4,678	4,857	5,325	5,511	6,253	6,715	7,488	8,350	9,314	10,393	11,591	12,923	14,405	16,053	17,883	19,912	22,160	24,648	27,398	30,433	33,780	37,465	41,525	46,000	
Revenue - Kertl loll	mXAF	2,879	3,772	4,144	4,301	4,720	4,885	5,338	5,531	5,944	6,419	6,968	7,595	8,304	9,104	10,000	11,000	12,100	13,300	14,600	16,000	17,600	19,300	21,200	23,300	25,600	28,200	31,000
Revenue - Mindouli loll	mXAF	5,260	7,410	8,148	8,458	9,250	9,615	10,448	10,809	11,631	12,562	13,613	14,795	16,119	17,688	19,418	21,322	23,415	25,704	28,204	30,944	33,954	37,265	40,919	44,960	49,433	54,300	
Revenue - Ngamanzambala loll	mXAF	3,733	5,060	5,578	5,803	6,362	6,584	7,284	7,731	8,370	9,162	10,100	11,190	12,440	13,860	15,470	17,280	19,310	21,580	24,110	26,940	30,110	33,680	37,700	42,230	47,330	53,080	
Revenue - Yé loll	mXAF	1,304	1,737	1,885	1,896	2,080	2,153	2,319	2,411	2,547	2,728	2,934	3,167	3,429	3,722	4,048	4,410	4,810	5,251	5,736	6,268	6,841	7,459	8,127	8,849	9,621	10,449	11,331
Revenue - Liboula loll	mXAF	1,445	1,883	2,088	2,100	2,304	2,385	2,572	2,678	2,830	3,034	3,274	3,552	3,871	4,234	4,645	5,107	5,615	6,174	6,784	7,451	8,181	8,971	9,820	10,737	11,731	12,803	13,954
Revenue - Koukole loll	mXAF	4,891	6,376	7,072	7,108	7,805	8,078	8,882	9,508	10,178	10,998	11,878	12,820	13,836	14,931	16,110	17,378	18,741	20,205	21,776	23,461	25,270	27,213	29,301	31,545	33,958	36,553	39,344
Revenue(Without VAT)	mXAF	33,188	44,615	49,056	50,588	55,508	57,451	63,284	66,544	72,021	78,585	85,349	92,334	100,681	109,433	118,634	128,322	138,541	149,344	160,786	172,921	185,807	199,504	214,085	229,625	246,200	263,900	282,810
VAT-Repaid	mXAF	6,274	8,432	9,272	9,563	10,491	10,858	11,892	12,577	13,612	14,853	16,303	17,968	19,861	21,998	24,407	27,109	30,136	33,511	37,266	41,443	46,095	51,287	57,081	63,541	70,744	78,770	87,600
State royalties	mXAF	(1,826)	(2,754)	(2,989)	(3,083)	(3,653)	(3,760)	(4,081)	(4,260)	(4,581)	(4,921)	(5,281)	(5,661)	(6,071)	(6,511)	(7,001)	(7,541)	(8,141)	(8,801)	(9,541)	(10,361)	(11,271)	(12,271)	(13,361)	(14,541)	(15,821)	(17,201)	(18,681)
OPEX	mXAF	(1,414)	(28,751)	(27,638)	(28,488)	(29,322)	(30,202)	(31,108)	(32,041)	(33,000)	(34,071)	(35,161)	(36,281)	(37,431)	(38,701)	(40,001)	(41,401)	(42,931)	(44,501)	(46,111)	(47,761)	(49,451)	(51,181)	(53,041)	(55,031)	(57,151)	(59,401)	(61,781)
Taxes	mXAF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EBITDA	mXAF	(1,414)	4,621	14,223	17,580	18,193	21,654	22,583	27,171	30,168	34,379	38,980	43,981	49,382	55,183	61,384	68,085	75,286	83,087	91,488	100,489	110,090	120,291	131,092	142,493	154,494	167,095	180,296
DAA	mXAF	-	(51)	(663)	(1,134)	(1,652)	(2,231)	(2,871)	(3,572)	(4,335)	(5,171)	(6,086)	(7,081)	(8,156)	(9,311)	(10,556)	(11,891)	(13,416)	(15,041)	(16,766)	(18,591)	(20,516)	(22,541)	(24,666)	(26,891)	(29,216)	(31,741)	
Curatcity depreciation	mXAF	-	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)
EBIT	mXAF	(1,414)	(2,501)	6,489	9,385	9,605	12,932	11,582	15,973	14,378	18,719	15,559	19,910	22,311	24,941	27,812	30,923	34,274	37,865	41,696	45,767	50,078	54,629	59,420	64,451	69,722	75,243	81,004
EBT	mXAF	(1,417)	(2,517)	6,439	9,385	9,605	12,932	11,582	15,973	14,369	18,719	15,559	19,910	22,311	24,941	27,812	30,923	34,274	37,865	41,696	45,767	50,078	54,629	59,420	64,451	69,722	75,243	
Net result	mXAF	(1,417)	(2,517)	6,439	9,385	9,605	12,932	11,582	15,973	14,369	18,719	15,559	19,910	22,311	24,941	27,812	30,923	34,274	37,865	41,696	45,767	50,078	54,629	59,420	64,451	69,722	75,243	

Congo - RMT Business Plan O- P&L (A)		1/1/20 31/12/20	1/1/21 31/12/21	1/1/22 31/12/22	1/1/23 31/12/23	1/1/24 31/12/24	1/1/25 31/12/25	1/1/26 31/12/26	1/1/27 31/12/27	1/1/28 31/12/28	1/1/29 31/12/29	1/1/30 31/12/30	1/1/31 31/12/31	1/1/32 31/12/32
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Unit														
Outputs														
Revenue - Menage toll	mXAF	14,153	15,380	17,371	18,980	19,951	20,959	22,201	23,255	24,025	25,368	26,661	27,793	28,978
Revenue - Maitie toll	mXAF	1,915	2,124	2,502	2,771	2,984	3,248	3,562	3,695	4,145	4,334	4,810	5,083	5,389
Revenue - Mounkoundo toll	mXAF	9,830	10,623	11,837	12,790	13,303	14,073	14,951	15,771	16,238	17,186	18,075	18,919	19,794
Revenue - Moutende toll	mXAF	1,657	1,791	2,004	2,173	2,271	2,407	2,568	2,716	2,818	2,996	3,167	3,329	3,497
Revenue - Kieni toll	mXAF	8,913	9,561	10,505	11,310	11,693	12,280	12,961	13,565	13,902	14,628	15,444	16,183	16,950
Revenue - Mindouli toll	mXAF	6,816	7,121	7,340	7,878	8,485	9,227	9,705	10,332	10,838	11,478	12,084	12,718	13,381
Revenue - Nganzambala toll	mXAF	12,943	13,935	15,409	16,541	17,128	17,969	18,914	19,785	20,159	21,148	22,323	23,527	24,781
Revenue - Yie toll	mXAF	9,596	10,236	10,494	11,164	11,945	13,011	13,785	14,411	14,932	15,770	16,608	17,401	18,240
Revenue - Yie toll	mXAF	2,793	3,047	3,238	3,435	3,558	3,739	3,976	4,166	4,333	4,592	4,835	5,074	5,370
Revenue - Litoula toll	mXAF	3,107	3,324	3,639	3,876	4,031	4,231	4,495	4,703	4,890	5,178	5,451	5,741	6,049
Revenue - Koubdia toll	mXAF	10,401	11,107	11,372	12,098	13,260	13,962	14,856	15,620	16,151	17,101	17,987	18,940	19,943
Revenue(without VAT)	mXAF	81,924	88,192	97,646	105,137	109,387	115,124	121,974	128,040	131,929	139,349	146,839	154,103	161,708
VAT-Repaid	mXAF	15,484	16,686	17,188	18,455	19,871	21,758	23,053	24,200	24,935	26,337	27,753	29,125	30,563
State royalties	mXAF	(5,109)	(5,450)	(5,971)	(6,393)	(6,815)	(6,932)	(7,309)	(7,642)	(7,856)	(8,264)	(8,676)	(9,076)	(9,494)
OPEX	mXAF	(35,095)	(36,148)	(37,232)	(38,349)	(40,885)	(41,905)	(43,162)	(44,457)	(45,781)	(47,165)	(48,589)	(50,037)	(51,538)
Taxes	mXAF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EBITDA	mXAF	41,724	46,584	48,158	53,326	59,255	62,088	66,287	71,503	75,941	78,282	83,921	89,583	94,990
D&A	mXAF	(19,756)	(18,724)	(26,534)	(26,725)	(31,583)	(39,874)	(39,899)	(42,498)	(57,206)	(42,253)	(40,135)	(51,404)	(39,362)
Cashually depreciation	mXAF	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)
EBIT	mXAF	14,897	20,780	14,554	25,222	23,460	23,414	20,342	24,534	26,373	14,005	34,597	42,377	38,516
EBT	mXAF	14,897	20,780	14,554	25,222	23,460	23,414	20,342	24,534	26,373	14,005	34,597	42,377	38,516
Net result	mXAF	14,897	20,780	14,554	25,222	23,460	23,414	20,342	24,534	26,373	14,005	34,597	42,377	38,516

Congo - RMT Business Plan O- P&L (A)		1/1/23 31/12/23	1/1/24 31/12/24	1/1/25 31/12/25	1/1/26 31/12/26	1/1/27 31/12/27	1/1/28 31/12/28	1/1/29 31/12/29	1/1/30 31/12/30	1/1/31 31/12/31	1/1/32 31/12/32
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Unit											
Outputs											
Revenue - Menage toll	mXAF	29,316	30,534	31,852	33,673	34,861	36,270				
Revenue - Maitie toll	mXAF	5,353	5,668	6,130	6,415	6,688	6,976				
Revenue - Mounkoundo toll	mXAF	20,070	20,975	21,817	22,836	23,635	24,519				
Revenue - Moutende toll	mXAF	3,589	3,746	3,912	4,118	4,280	4,450				
Revenue - Louadi toll	mXAF	17,213	18,010	18,750	19,691	20,402	21,184				
Revenue - Kieni toll	mXAF	12,979	13,644	14,233	14,960	15,529	16,155				
Revenue - Mindouli toll	mXAF	25,307	26,626	27,752	29,015	30,128	31,317				
Revenue - Nganzambala toll	mXAF	18,549	19,420	20,250	21,372	22,084	22,979				
Revenue - Yie toll	mXAF	5,463	5,773	6,017	6,321	6,524	6,782				
Revenue - Litoula toll	mXAF	6,174	6,497	6,783	7,143	7,362	7,665				
Revenue - Koubdia toll	mXAF	20,354	21,405	22,330	23,395	24,245	25,226				
Revenue(without VAT)	mXAF	164,588	172,498	179,826	188,937	195,778	203,553				
VAT-Repaid	mXAF	31,103	32,602	33,987	35,709	37,002	38,471				
State royalties	mXAF	(8,651)	(10,087)	(10,490)	(10,992)	(11,368)	(11,729)				
OPEX	mXAF	(53,081)	(54,677)	(56,317)	(58,007)	(59,747)	(61,539)				
Taxes	mXAF	-	-	-	-	-	-				
EBITDA	mXAF	101,832	107,734	113,018	119,939	124,664	130,718				
D&A	mXAF	(44,429)	(44,703)	(41,001)	(40,379)	(48,256)	(43,718)				
Cashually depreciation	mXAF	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)	(7,071)				
EBIT	mXAF	50,333	55,960	64,947	72,490	69,337	78,430				
EBT	mXAF	50,333	55,960	64,947	72,490	69,337	78,430				
Net result	mXAF	50,333	55,960	64,947	72,490	69,337	78,430				

La méthodologie d'établissement des revenus (ligne de flottaison) est conforme au processus considéré dans le cadre des documents de l'appel d'offres et repris par l'étude COEM servant d'hypothèse structurante de l'appel d'offres.

Annexe 7 - Plan de Gross entretien et renouvellement

1. Introduction

- 1.1 Rappel de la Convention
- 1.2 Nature des infrastructures concernées

1. INTRODUCTION

1.1 Rappel de la Convention

L'article 11 du contrat, relatif aux obligations du Concessionnaire pour les travaux sur les routes concédées, stipule :

11.1 Lorsque le GER des Routes concédées et de leurs accessoires nécessitent l'exécution de travaux par le Concessionnaire conformément à l'Annexe 7, ces derniers sont exécutés conformément aux études

techniques soumises par le Concessionnaire à l'Autorité chargée du contrôle pour approbation dans la limite du montant des travaux de GER défini dans le Plan de GER.

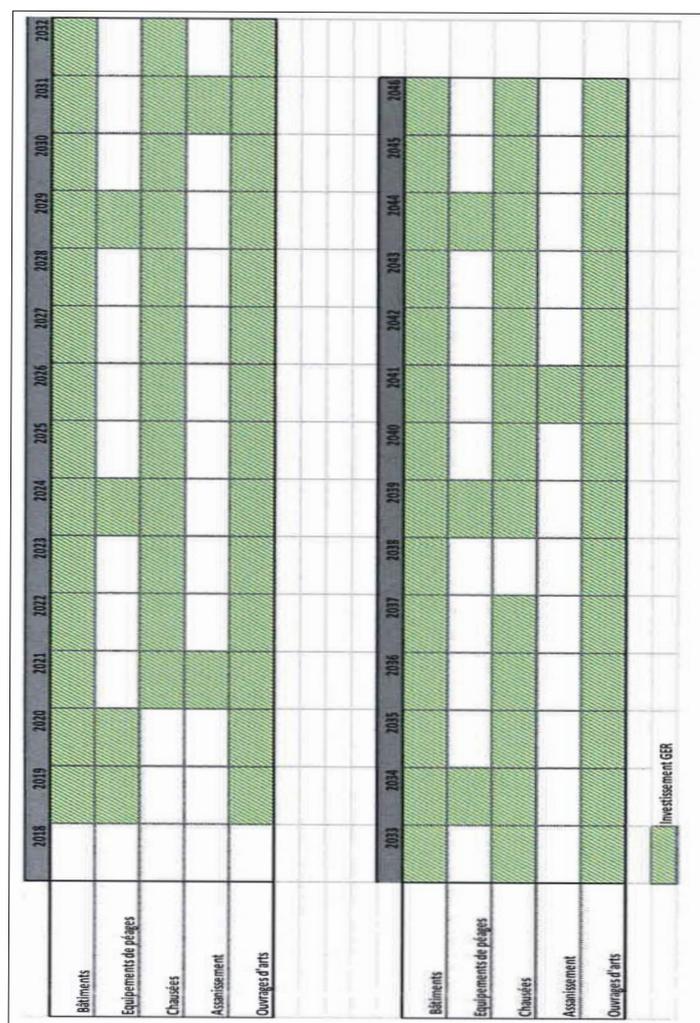
1.2 Nature des infrastructures concernées

- Bâtiments,
- Équipements,
- Chaussées,
- Assainissement,
- Ouvrages d'arts.

Ce document ne constitue qu'un cadre indicatif du Plan de GER du Concessionnaire.

Le Concessionnaire se réserve la possibilité d'apporter des modifications au dit Plan de GER dans le cadre de l'exécution de la présente Convention de DSP, et informera le Concédant de ces modifications.

Le calendrier d'investissement du plan de Gross entretien et renouvellement est décrit dans le tableau suivant :



Annexe 8 - Plan d'investissements

1. Introduction

- 1.1 Rappel de la Convention
- 1.2 Limites de l'investissement

2. Liste des investissements prévus

- 2.1 Phase pré-opérationnelle (novembre-décembre 2018)
- 2.2 La première année d'exploitation (2019)
- 2.3 Sur les 4 années suivantes (2020-2023)

1. INTRODUCTION

1.1 Rappel de la Convention

L'article 19 du contrat, relatif aux investissements nécessaires à l'exploitation de la Concession indique :

La liste des investissements nécessaires à l'exploitation des Routes nationales concédées figure à l'Annexe 8 portant plan d'investissement dûment approuvée par l'Autorité Délégante.

1.2 Limites de l'investissement

La liste qui suit est limitée :

- Aux investissements programmés pour la phase pré-opérationnelle, sur la première année d'exploitation (2019) et sur les 4 années suivantes (2020-2023), la liste des investissements complémentaires sera discutée lors des réunions de revoyure précédant une nouvelle période de 5 ans.
- Au périmètre de l'exploitation à la date de la signature de la Convention, à savoir, la RN1 et la Section 1 de la RN1 bis à l'exclusion de la Section 2 de la RN1 bis et la RN 2. Pour ces deux routes, un plan d'investissement spécifique sera discuté ultérieurement au moment de l'intégration de ces routes dans le périmètre de l'exploitation.

2. LISTE DES INVESTISSEMENTS PREVUS

Au cours des 5 premières années d'exploitation, les investissements prévus sont :

2.1 Phase pré-opérationnelle (novembre-décembre 2018)

Au cours de la phase pré-opérationnelle, les investissements prévus résultent principalement de la nécessité de démarrage de l'exploitation (surveillance du réseau et collecte des péages) au premier janvier 2019. Il convient donc immédiatement :

- de lancer les commandes de matériels importés, à savoir :
 - véhicules de patrouille
 - dépanneuses VL, PL
 - véhicules de service

- d'acquérir le mobilier et le matériel bureautique nécessaire à la collecte immédiate des péages
 - caisses enregistreuses permettant l'encaissement à la sacoche (c'est-à-dire dans des cabines non informatisées)
 - bureaux et fauteuils pour les péagistes
 - bureaux, fauteuils et ordinateurs (y compris imprimantes) et armoires pour rangement de dossiers pour les superviseurs
 - coffres pour centraliser les recettes au niveau de chaque péage.
- d'acquérir le mobilier et le matériel bureautique minimum pour chaque Centre d'exploitation (principal à Brazzaville-Yié et secondaire à Dolisie)
 - bureaux avec fauteuils et chaises visiteurs, armoires,
 - table de réunion avec douze chaises,
 - ordinateurs avec imprimantes

Au cours de la première année, les investissements porteront également sur toutes les actions de formation, en particulier en ce qui concerne les péagistes et leurs superviseurs

2.2 La première année d'exploitation (2019)

Au cours de la première année d'exploitation, les investissements seront complétés par :

- les études techniques détaillées et le lancement des démarches administratives en vue de la construction des Centres d'exploitation (principal à Brazzaville-Yié et secondaire à Dolisie). Provisoirement des locaux dédiés à l'exploitation pourront être loués à Brazzaville, Dolisie ou Pointe-Noire).
- les études techniques détaillées et le lancement des démarches administratives en vue de la construction des extensions nécessaires au niveau des barrières de péage (gendarmerie, atelier d'exploitation, bureaux pesage et autres bureaux),
- les études techniques détaillées et le lancement des démarches administratives en vue de l'aménagement des zones de stockages de frets en surcharge),
- la commande d'un lot de petits équipements (panneaux, balises et cônes de Lübeck, vêtements de sécurité, uniformes de péagiste)

Au cours de cette première année d'exploitation, les investissements comprendront également l'acquisition de tous les équipements fixes d'exploitation pour les barrières de péage de Mengo et de Mounkondo (mobilier et matériel électronique/informatique des deux barrières de péage en vue de leur automatisation).

Enfin l'investissement concernera également la formation aux techniques de collecte automatique informatisée pour les personnels des deux barrières concernées.

2.3 Sur les 4 années suivantes (2020-2023)

Les investissements porteront prioritairement sur le déploiement de l'automatisme aux 9 barrières de péage non équipées. Ce déploiement sera accompagné des actions de formation nécessaires.

Au cours de la période, les chantiers de construction des Centres d'exploitation (principal à Brazzaville-Yié et secondaire à Dolisie) débiteront.

Tous les véhicules nécessaires seront acquis au fur et à mesure du déploiement.

Les équipements de bureau seront complétés

Annexe 9 - Tarifs des péages

1. Les tarifs

- 1.1 Rappel du contrat
- 1.2 Classes de véhicules
- 1.3 Barrières de péage concernées
- 1.4 Tarif par classe
- 1.5 Modification et Indexation du tarif de péage

2. Indexation des tarifs

- 2.1 Rappel du contrat
- 2.2 Modalités pratiques d'application de l'indexation

3. Exemptions et franchissement des barrières

- 3.1 Rappel du contrat
- 3.2 Précisions sur les usagers exemptés
- 3.3 Registre des usagers franchissant les barrières sans s'acquitter du droit de péage
- 3.4 Remboursement des passages non acquittés

1. Les tarifs

1.1 Rappel du contrat

L'article 43 alinéas 1 à 3 et l'article 45.3 précisent

43.1 Le Concessionnaire est autorisé à percevoir sur les usagers une redevance (ci- après dénommée « péage ») pour l'utilisation des Routes concédées dans les conditions définies par la Convention.

43.2 Le Concessionnaire détermine en concertation avec le Concédant et à titre périodique les tarifs de péage, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux stipulations de la Convention. Le Concédant accomplira toutes les formalités d'approbation administrative et toutes les procédures de publication avant l'entrée en vigueur du nouveau tarif, étant précisé que le Concessionnaire pourra fournir l'assistance nécessaire.

43.3 Les tarifs de péage sont établis par le Concessionnaire sur la base de la grille tarifaire établie conformément à l'Article 43.2 et figurant à l'Annexe 9 et peuvent faire l'objet d'une révision conformément aux dispositions prévues à l'Article 42.2.

45.3 Le Concessionnaire peut appliquer des tarifs de péage différents en considération de la situation particulière de chaque catégorie d'usagers et conformément au principe d'égalité entre les usagers. Il peut ainsi appliquer des tarifs de péage différents dans chaque sens de circulation, en fonction de la particularité de chaque tronçon et par catégorie de véhicule.

1.2 Classes de véhicules

Classe	Définition (description)	Exemple
1	Véhicule avec PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes et hauteur inférieure à 1,6 mètre	Taxi Berline
2	Véhicule avec PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ou une hauteur égale ou supérieure à 1,6 mètre et inférieure à 3 mètres, prévu pour le transport collectif et transportant au maximum 12 personnes	Minibus
2b	Véhicule ou ensemble roulant avec véhicule tracteur avec PTAC Inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ou une hauteur égale ou supérieure à 1,6 Mètre et inférieure à 3 mètres, excepté les minibus	4x4
3	Véhicules de 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres, soit un PTAC Supérieur à 3,5 tonnes prévu pour le transport de personnes	Autobus Autocar
3b	Véhicules de 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres, soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes prévus pour le transport de marchandises	Camions « solo »
4	Véhicules de plus de 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes	Camion 3 essieux et plus Semi-remorque Grumier
5	Véhicules à deux ou 3 roues d'une cylindrée supérieure à 125 cm'	Moto Side-car Trike

1.3 Barrières de péage concernées

RN 1	RN 1bis	RN 2
Lifoula Yié Est Ngamanzambala (Kimpelo Est) Mindouli Nord Kieni (Loutété Est) Louadi (Nkayi Ouest) Moulende (Dolisie Nord) Mounkondo (Dolisie Ouest) Male le Nord Mengo (Pointe Noire Est)	Koubola Les autres barrières seront déterminées au moment de la prise en charge par le Concessionnaire	Les barrières seront déterminées au moment de la prise en charge par le Concessionnaire

1.4 Tarif par classe

A la date d'entrée en vigueur de la Convention, les tarifs de péages sont fixés comme suit :

	Classes					
	1	2	2b	3	3b	4
RN 1	1800	3600	7200	8400	11900	35700
RN 1 bis (*)	A déterminer par avenant au moment de la prise en charge par le Concessionnaire					
RN 2	A déterminer par avenant au moment de la prise en charge par le Concessionnaire					

(*) : Hors péage de Koubola assujetti au tarif de la RN1.

1.5 Modification et Indexation du tarif de péage

1.5.1 Le Concessionnaire est libre de modifier le tarif chaque année en prenant compte l'indice des prix à la consommation harmonisée, dont la modalité de calcul est comme suit :

Le tarif modifié = le tarif initial * (Indice des prix à la consommation harmonisée actuel/Indice des prix à la consommation harmonisée initial) * 1.03

1.5.2 Le processus de la modification du tarif est prévu comme suivant :

Demande de la modification par le Concessionnaire - validation par la DGGT - validation par les autorités compétentes.

1.5.3 Le concessionnaire déposera la demande le 5 janvier par an, la validation de la DGGT et du gouvernement s'achèvera avant le 31 janvier par an. En cas de dépassement de ce délai, le Concessionnaire aura le droit d'appliquer directement le tarif proposé dans sa demande.

2. INDEXATION DES TARIFS

2.1 Rappel du contrat

Pour mémoire, l'article 43.2 de la Convention prévoit :

43.2 Le Concessionnaire détermine en concertation avec le Concédant et à titre périodique les tarifs de péage, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et aux stipulations de la Convention. Le Concédant accomplira toutes les formalités d'approbation administrative et toutes les procédures de publication avant l'entrée en vigueur du nouveau tarif, étant précisé que le Concessionnaire pourra fournir l'assistance nécessaire.

Par ailleurs, les articles 43.4 et 43.5 de la Convention précisent :

43.4 Ces tarifs font l'objet d'une indexation annuelle en référence à la Date de début d'exploitation et suivant les modalités définies conformément à l'Article 43.2.

43.5 Ces tarifs font l'objet d'un arrondi à la centaine de FCFA la plus proche.

2.2 Modalités pratiques d'application de l'indexation.

2.2.1 Index à prendre en compte

L'évolution des tarifs sera basée sur l'index harmonisé des prix à la consommation des ménages publié par le CNSEE.

L'index initial à la date d'entrée en vigueur de la Convention est : 12 (Janvier 2019)

2.2.2 Evolution par palier

Afin de proposer une certaine continuité dans la présentation des tarifs, l'évolution d'un tarif se fera par palier. Selon la classe de véhicules, ces paliers seront différents :

- Classes 1 et 2 : Palier de 500 Francs CFA
- Classes 2b, 3 et 3b : Palier de 1 000 Francs CFA
- Classe 4 : Palier de 2 000 Francs CFA

2.2.3 Contraintes liées à l'utilisation des pièces de monnaie

La disponibilité réduite des pièces de monnaie ainsi que le niveau élevé d'erreurs causées par leur manipulation, conduit à retenir des tarifs arrondis au multiple du palier le plus proche.

3. EXEMPTIONS ET FRANCHISSEMENT DES BARRIERES

3.1 Rappel du contrat

Les articles 46.5 et 46.6 prévoient :

46.5 Les agents des forces de l'ordre ainsi que les services de secours tenus d'emprunter les Routes nationales concédées dans l'exercice de leurs fonctions sont exemptés de péage.

46.6 Le Concessionnaire exonère de péage ses agents et préposés ainsi que ceux de ses sous-traitants et des sociétés exploitant des installations annexes pour tous déplacements effectués dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

3.2 Précisions sur les usagers exemptés

L'article 46 indique donc que, outre les véhicules du Concessionnaire, seules 2 catégories de véhicules peuvent être exemptées :

- Les véhicules de la force publique en service (police et forces armées congolaises à l'exclusion de tout autre véhicule et convoi non exempté),
- Les véhicules des services de secours (pompiers, ambulances, sécurité civile).

Pour avoir droit à l'exemption, ces véhicules doivent de plus être utilisés dans l'exercice de leur fonction sur l'infrastructure concédée (par exemple, un transfert de force de l'ordre ne constitue pas un cas d'exercice de la fonction sur la RN1).

Important : Aucun autre véhicule que les deux catégories ci-dessus ne sera exempté. Par exemple, les représentants de l'administration en déplacement ainsi que les autorités des collectivités locales ne sont pas exemptés.

3.3 Registre des usagers franchissant les barrières sans s'acquitter du droit de péage

Dans chaque cabine, l'exploitant tiendra trois registres :

- Registre des véhicules exemptés : Il s'agit des véhicules répondant aux critères explicités ci-dessus (véhicules de la police, des forces armées congolaises et véhicules des services de secours dans l'exercice de leur fonction).
- Registre des véhicules non exemptés.
- Registre des véhicules de ses agents et préposés ainsi que ceux de ses sous-traitants et des sociétés exploitant des installations annexes pour tous déplacements effectués dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions

Ces registres comporteront pour chaque véhicule :

- La date et l'heure du franchissement
- Le nom du préposé de l'exploitant (péagiste ou responsable de la barrière)
- Identification du véhicule (marque, modèle, numéro d'immatriculation)
- Identité du conducteur et fonction
- Le document présenté (type, référence, date, autorité signataire)
- Eventuellement des commentaires.

3.4 Remboursement des passages non acquittés

Les montants des péages non acquittés seront remboursés à l'exploitant par déduction de la redevance de concession.

Les droits de passage des véhicules « exemptés » seront facturés à demi-tarif.

Les droits de passage des véhicules « non exemptés » qui n'auraient pas acquitté les droits de péages seront facturés à double tarif.

Annexe 10 - Plan d'assurance

1. Revue sur la convention
2. Obligation d'assurance
 - 2.1 Exigence de types d'assurance
 - 2.2 Montant d'assurance
 - 2.3 Montant franchise
 - 2.4 Assurés

1. Revue sur la convention

Article 49 - Assurances et risques divers

49.1 Le Concessionnaire souscrit, avant la Date de début d'exploitation, les assurances nécessaires à une couverture adéquate des risques encourus, décrites à l'Annexe 10 (Programme d'Assurances). Il maintient ces assurances pendant toute la durée d'application de la présente Convention.

49.2 Le Concessionnaire communique, sans délai, au Concédant les polices souscrites visées à l'alinéa précédent.

49.3 Le Concessionnaire exige de ses sous-traitants et sous-concessionnaires éventuels qu'ils justifient d'assurances équivalentes à celles qu'il est tenu de contracter.

49.4 Si une garantie d'assurance cesse d'être disponible sur le marché de l'assurance, les stipulations de l'Article 53.2.1 s'appliqueront. Le constat de l'indisponibilité d'une assurance résulte de la transmission par le Concessionnaire au Concédant d'une copie de trois attestations de refus ou de non assurabilité produites par des assureurs, des courtiers ou des conseils en assurance indiquant que la garantie d'assurance concernée n'est plus disponible, ou d'une attestation du Concessionnaire indiquant que le montant des primes est de nature à dégrader l'Équilibre économique.

2. Obligation d'assurance

La présente annexe décrit le programme de garantie d'assurance proposé dans le cadre de la convention.

Ce programme de garantie d'assurance a un objectif clair :

- i. D'une part, pour protéger les intérêts du Concédant, celui-ci sera protégé par la police d'assurance assurée et bénéficiera de l'abandon du recours à lui-même et à son assureur ;
- ii. D'autre part, dès lors que les participants reçoivent la garantie de la même police d'assurance que le Concessionnaire, le conflit entre les parties peut être évité ;
- iii. Fournir des garanties adaptées à analyser les risques identifiés, éviter le double paiement des primes et optimiser les coûts d'assurance.
- iv. Pour ces raisons, en fonction des différentes possibilités du contrat d'assurance, la garantie escomptée peut être obtenue en élargissant le plan d'assurance existant.

Par conséquent, le programme est le suivant: ces polices d'assurance peuvent être signées et adaptées tout au long de la durée du Contrat, sous réserve des différentes possibilités offertes par le marché des assurances et de se conformer aux exigences du Contrat.

2.1 Exigence de types d'assurance

Toutes ces polices d'assurance prévoiront une clause subordonnant leur résiliation à un avis notifié au préalable par la compagnie d'assurances au Concédant.

- 2.1.1 Assurance tous risques sur les biens
- 2.1.2 Assurance contre l'interruption des affaires
- 2.1.3 Assurance de responsabilité civile
- 2.1.4 Assurance des moyens de paiement (paiement en espèce)
- 2.1.5 Assurance de responsabilité de l'employeur

2.2 Montant d'assurance

Le montant d'assurance et la limitation de couverture de toutes les assurances seront conçus de sorte à répondre aux exigences de responsabilité et d'indemnisation des dommages au titre du Contrat.

2.3 Montant franchise

Le montant de franchise sera raisonnable et reflétera le principe du transfert et du partage des risques au titre du Contrat, et enfin se conformera aux règles du marché d'assurance.

2.4 Assurés

- v. Concédant
- vi. Concessionnaire
- vii. Sous-traitants responsables de la maintenance et de l'exploitation
- viii. Fournisseur après son intervention sur site

Dans les polices d'assurance, la société d'assurance doit renoncer à son droit à la subrogation.

Annexe 11 - Standards de performance et de qualité des services

1. Rappel de l'article de la Convention de Délégation et standards de performance
2. Services aux usagers
 - 2.1 Qualité du service aux usagers
 - 2.2 Délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers
3. Protection de l'environnement et aspects sociaux
 - 3.1 Indicateur lié à l'environnement
 - 3.2 Indicateur lié aux mesures sociales
4. Exploitation et sécurité des usagers
 - 4.1 Gêne au péage
 - 4.2 Délais d'intervention sur évènement
 - 4.3 Surveillance du réseau
 - 4.4 Campagne de sensibilisation des usagers
5. Entretien du patrimoine
 - 5.1 Balisage des interventions
 - 5.2 Gêne occasionnée par les travaux
 - 5.3 Etat de la chaussée de surface
 - 5.4 Entretien courant du réseau d'assainissement
 - 5.5 Maintenance verte
6. Modifications des critères
7. Valeur du point de pénalité
8. Synthèse des standards de performance

1. RAPPEL DE L'ARTICLE DE LA CONVENTION DE DELEGATION ET STANDARDS DE PERFORMANCE

La présente annexe est applicable à la RNI et à la Section 1 de la RNI bis.

L'article 18 de la Convention relatif aux standards de performance et de qualité de service de la concession prévoit : « Le Concessionnaire est tenu de se conformer aux critères de qualités pour l'Exploitation de la Concession tels que précisés dans l'Annexe 11 portant standards de performance et de qualité de services. »

La présente Annexe à la Convention décrit les niveaux de service à respecter par le Concessionnaire ainsi que le niveau de pénalités en cas de non-respect des seuils définis comme objectifs.

Les modalités de paiement des pénalités par le Concessionnaire au Délégant sont décrites dans la Convention et ne font pas l'objet de la présente Annexe.

La performance du Concessionnaire est mesurée, à travers des indicateurs de performance, dans les domaines suivants :

- Services aux usagers :
 - Indicateur : qualité du service aux usagers à travers « l'enquête satisfaction » ;
 - Indicateur : délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers.
- Protection de l'environnement et aspects sociaux :
 - Indicateur lié aux aspects environnementaux ;
 - Indicateur lié aux aspects sociaux.
- L'exploitation et la sécurité des usagers :
 - Indicateur : gêne au péage ;
 - Indicateur : délais d'intervention ;
 - Indicateur : surveillance du réseau ;
 - Indicateur : campagne de sensibilisation des usagers.
- Entretien du patrimoine :
 - Indicateur : balisage des interventions ;
 - Indicateur : gêne occasionnée par les travaux ;
 - Indicateur : état de la chaussée de surface ;
 - Indicateur : entretien courant du réseau d'assainissement ;
 - Indicateur : maintenance verte.

2. SERVICES AUX USAGERS

Le niveau de satisfaction des usagers est évalué grâce à deux études annuelles qui font partie des deux indicateurs de performance suivants :

- Indicateur : la qualité du service aux usagers à travers « l'enquête satisfaction » annuelle qui correspond à une évaluation de la qualité du réseau par les usagers ;
- Indicateur : les délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers.

2.1 Qualité du service aux usagers

2.1.1 Seuils

Une enquête annuelle est réalisée par un bureau d'enquête congolais indépendant au moyen de questionnements directs des usagers sur certaines aires de services ou certaines gares de péage. Elle s'articule autour des thèmes suivants : état de la route, sécurité, conditions de circulation, passage au péage, signalisation et information, services des aires, etc.

2.1.2 Points pénalités

Si l'enquête n'est pas réalisée, la pénalité sera de 20 points de pénalité, imputés en fin d'Année.

2.2 Délais de réponse aux sollicitations écrites des usagers

2.2.1 Seuils

L'indicateur permet d'évaluer la réactivité du Délégué dans ses réponses aux sollicitations écrites des usagers: mails et courriers (réclamations, demandes d'information, etc.). Sont exclues les sollicitations téléphoniques car il est considéré que les sollicitations téléphoniques seront principalement destinées à faire remonter des incidents sur le réseau et non pas à des réclamations.

La mesure s'effectue entre la date de réception par le Concessionnaire du message de l'utilisateur et la date d'envoi de la réponse du Concessionnaire. La réponse considérée est la première réponse sur le fond et non une réponse d'attente, étant entendu que, lorsque les réponses nécessitent une enquête auprès de tiers, c'est la réponse indiquant la nature des informations recherchées et/ou des tiers sollicités qui constitue la première réponse sur le fond.

Un bilan annuel des sollicitations adressées au Concessionnaire par les usagers est réalisé. L'objectif de ce niveau de service pour le Délégué est de fournir une réponse en moins d'un mois calendaire dans 90% de sollicitations.

2.2.2 Points pénalités

Si le seuil de l'indicateur n'est pas atteint, cela donnera lieu à une pénalité de 15 points, imputés en fin d'Année.

3. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET ASPECTS SOCIAUX

En matière de protection d'environnement et de développement social, les indicateurs retenus sont :

- Indicateur environnement : l'établissement d'un rapport annuel présentant les analyses des risques environnementaux identifiés et faisant un état des mesures mises en œuvre ;
- Indicateur lié aux mesures sociales :

l'établissement d'un rapport annuel décrivant les actions de formation menées.

3.1 Indicateur lié à l'environnement

3.1.1 Seuils

Le Concessionnaire s'engage à établir chaque Année un rapport présentant les analyses des risques environnementaux identifiés et faisant un état des mesures mises en œuvre.

Relativement à la première année d'exercice, cet indicateur ne s'appliquera pas et sera remplacé par l'établissement du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

3.1.2 Points pénalités

Tout manquement à l'émission du rapport environnemental, donnera lieu à 10 points de pénalité imputés en fin d'Année.

3.2 Indicateur lié aux mesures sociales

3.2.1 Seuils

Le Concessionnaire s'engage à établir chaque Année un rapport décrivant les actions de formation menées.

Relativement à la première année d'exercice, cet indicateur ne s'appliquera pas et sera remplacé par l'établissement du même document mentionné en section 3.1.1 ci-dessus : Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

3.2.2 Points pénalités

Tout manquement à l'émission du rapport lié aux mesures sociales, donnera lieu à 10 points de pénalité imputés en fin d'Année.

4. EXPLOITATION ET SECURITE DES USAGERS

En matière d'exploitation et de sécurité, il sera porté une attention particulière aux sujets suivants qui seront suivis à travers des indicateurs de performance dédiés

- Indicateur : la gêne au péage ;
- Indicateur : le délai d'intervention en cas d'incident intervenant sur le tracé ;
- Indicateur : la surveillance du réseau ;
- Indicateur : la sensibilisation et information des usagers sur les sujets de sécurité.

4.1 Gêne au péage

4.1.1 Seuils

Dans chaque gare de péage, il sera mesuré la queue au péage. Cette mesure se fera à travers un trait marqué sur la chaussée qui délimitera la longueur de queue maximale seuil du présent indicateur de performance et fixée à 300 m de longueur. Cet indicateur est mesuré

sur chaque gare de péage et dans chaque direction de circulation. Pour être applicable ce seuil devra être dépassé plus de 3 heures.

Si une queue vient à apparaître, le Concessionnaire s'engage à ouvrir à la circulation, dans les plus brefs délais, le nombre de voies nécessaires dans la limite des voies de péage existantes.

L'indicateur n'est pas applicable chaque fois qu'il existe une queue au péage et que le Concessionnaire a ouvert à la circulation le nombre de voies nécessaires dans la limite des voies de péage existantes.

Si la Gendarmerie Nationale ou toute autre autorité décide de la fermeture totale ou partielle d'une ou plusieurs voies de péage, l'indicateur n'est plus applicable.

4.1.2 Points pénalités

Chaque manquement donne lieu à une pénalité de 1 point. Un bilan annuel des ouvertures de voies est réalisé. L'ensemble des points sera imputé en fin d'Année et ne pourra pas excéder 30 points.

4.2 Délais d'intervention sur évènement

4.2.1 Seuils

Cet indicateur mesure le niveau de sécurité offert aux usagers. Il s'agit d'assurer un délai d'intervention sur incident qui offre aux usagers du réseau la meilleure qualité de service.

Un évènement significatif recouvre les accidents et les obstacles importants sur chaussée. Les autres évènements (animaux errants, contresens, etc.) doivent également donner lieu à procédure mais n'entrent pas dans le cadre de l'indicateur, du fait que l'évènement est en mouvement.

Le délai d'intervention commence à partir du moment où l'évènement est connu et signalé au centre d'exploitation et se termine quand les équipes du Concessionnaire arrivent sur le site de l'évènement. Le niveau de service se calcule annuellement sur l'ensemble des évènements survenus dans des conditions fluides de circulation dans l'Année.

Les délais d'intervention sont calculés comme suit :

- 90% des évènements de jour (entre 6h et 18h) doivent donner lieu à un délai d'intervention inférieur ou égal à 120 min, quelle que soit la localisation de l'évènement ;
- 90% des évènements de soir, (entre 18h et 22h) doivent donner lieu à un délai d'intervention inférieur ou égal à 180 min, quelle que soit la localisation de l'évènement ;
- 100% des évènements de nuit, (entre 22h et 6h) doivent donner lieu à intervention avant 8h
- de matin quelle que soit la localisation de l'évènement.

4.2.2 Points pénalités

Pour l'indicateur relatif à la sécurité décrit ci-dessus la pénalité est:

- 20 points de pénalité par Année en cas de non-respect de l'indicateur pour évènements de jour,
- 20 points de pénalité par Année en cas de non-respect de l'indicateur pour évènements de nuits.

Les points pénalités seront imputés en fin d'Année.

4.3 Surveillance du réseau

4.3.1 Seuils

La surveillance du réseau sera réalisée par de patrouilles mobiles. 50% de la RN1 sera visité en moyenne une fois par jour (passage une fois par un point du réseau que ce soit dans un sens ou dans l'autre) par un véhicule de patrouille.

Des techniques de surveillances d'autres type pourront être utilisées si nécessaire à l'initiative du Concessionnaire, par exemple vidéo surveillance, etc.

4.3.2 Points pénalités

Un bilan sera réalisé annuellement. En cas de non-respect de l'indicateur 30 points de pénalité seront appliqués.

4.4 Campagne de sensibilisation des usagers

4.4.1 Seuils

Le Concessionnaire organisera chaque année une campagne de sensibilisation et d'information efficace aux usagers par tout moyen à sa convenance (prospectus, panneaux d'affichage, spots radio ou télé, etc.). Ces campagnes peuvent être soutenues par des financements extérieurs.

4.4.2 Points pénalités

Pour tout manquement à l'organisation d'une campagne d'information et de sensibilisation, la pénalité sera de 20 points, mesurés en fin d'Année.

5. ENTRETIEN DU PATRIMOINE

Les standards de performance liés à l'entretien du patrimoine porteront sur les aspects suivants :

- Indicateur : le balisage des interventions de travaux sur le tracé ;
- Indicateur : la gêne occasionnée par les travaux ;
- Indicateur : l'état de la chaussée de surface ;
- Indicateur : l'état de la chaussée ;
- Indicateur : l'entretien courant du réseau d'assainissement ;
- Indicateur : la maintenance verte.

5.1 Balisage des interventions

5.1.1 Seuils

Durant l'Année, 90% des zones d'interventions pour travaux doivent être balisées correctement et parfaitement visible pour les usagers.

5.1.2 Points pénalités

Pour l'indicateur relatif au balisage la pénalité est de 20 points en cas de non-respect de l'indicateur, imputés en fin d'Année.

5.2 Gêne occasionnée par les travaux

5.2.1 Seuils

Cet indicateur mesure la disponibilité des voies aux usagers. Au moins une voie doit rester ouverte à la circulation en période de travaux dans chaque sens.

Sont exclues du présent indicateur

- La maintenance périodique et programmée ;
- Les fermetures temporaires des voies dues à des accidents et incidents sur le réseau ;
- Les fermetures exceptionnelles de voie la nuit soit de 18h à 6h ;
- Les fermetures exceptionnelles de voies de moins de 3 heures.

La disponibilité des routes, en tout point du réseau de la RNI, doit être supérieure à 90% du temps pendant l'Année.

5.2.2 Points pénalités

Si l'indicateur n'est pas respecté, il sera appliqué 40 points de pénalité imputés en fin d'Année.

5.3 Etat de la chaussée de surface

5.3.1 Seuils

Sur le réseau, le seuil permissible est de n'avoir aucune longueur de plus de 500 m avec des nids de poules existant plus de 30 jours calendaires.

5.3.2 Points pénalités

Cet indicateur n'est pas respecté chaque fois que le seuil ci-dessus est atteint. Chaque manquement donnera lieu à une pénalité de 1 point. L'ensemble des points sera imputé en fin d'Année et ne pourra pas excéder 50 points annuels.

5.4 Entretien courant du réseau d'assainissement

5.4.1 Seuils

Deux campagnes complètes de nettoyage, et petites réparations du réseau de drainage longitudinal et transversal doivent être effectuées annuellement.

5.4.2 Points pénalités

Pour l'indicateur relatif à l'entretien courant du réseau d'assainissement, la pénalité est de 20 points pénalité en cas de non-respect de l'indicateur, imputés en fin d'Année.

5.5 Maintenance verte

5.5.1 Seuils

Le Concessionnaire s'engage à réaliser, annuellement, deux campagnes ciblées de débroussaillage et d'évacuation des matériaux qui proviendraient des talus.

5.5.2 Points pénalités

Pour l'indicateur relatif à la maintenance verte, la pénalité est de 20 points en cas de non-respect de l'indicateur, imputés en fin d'Année.

6. MODIFICATIONS DES CRITERES

Les critères d'évaluation de la performance du Concessionnaire pourront être modifiés après accord écrit des Parties, à l'initiative de l'une d'entre elles, après une première période d'évaluation de 12 mois à compter de la Date de début d'exploitation jugée nécessaire afin de caler correctement les objectifs et les sources d'information (analyse des difficultés rencontrées et pertinence des indicateurs et des valeurs objectives). Les Parties disposent d'un délai de trois (3) mois à compter de la fin de cette première période d'évaluation pour réviser les indicateurs de performance. En l'absence de prise de position à l'expiration de ce délai, les indicateurs de performance continueront de s'appliquer selon les termes et conditions de la présente Annexe. En cas de désaccord entre les Parties à l'issue de ce délai, le Concessionnaire peut recourir à la procédure d'arbitrage visée à l'Article 66 ou à l'Ingénieur Indépendant, étant précisé que le recours à ce dernier devra aboutir à une décision dans un délai de [deux (2)] mois.

Durant la période d'évaluation susvisée, la performance du Concessionnaire est mesurée par les indicateurs de performance mais il ne sera pas fait application des pénalités.

7. VALEUR DU POINT DE PENALITE

La valeur d'un point de pénalité est fixée à 200 000 FCFA. La valeur du point de pénalité est indexée annuellement à 1% par palier incrémental de 10 000 FCFA.

8. SYNTHÈSE DES STANDARDS DE PERFORMANCE

Le tableau ci-dessous récapitule les indicateurs de performance, les valeurs à atteindre ainsi que les niveaux des points de pénalités qui pourraient être appliqués. Il est à noter que la source de vérification pour la première année d'exercice est le Compte rendu d'exécution de la Concession tel que défini à l'Article 58 de la Convention de Concession.

Thèmes et indicateurs	Valeurs cibles	Points de pénalité
Services aux usagers		
- Qualité du service	- Une enquête annuelle	0 ou 20
- Traitement des réclamations écrites	- 1 mois calendaire pour 90% des réponses	0 ou 15
Protection de l'environnement et aspects sociaux		
- Environnement	- Rapport annuel	0 ou 10
- Mesures sociales	- Rapport annuel	0 ou 10
Exploitation et sécurité des usagers		
- Gêne au péage	- 300 m de queue plus de 3 heures	de 0 à 30
- Délai d'intervention sur événement	- Délai < 120 min (jour 6h et 18h)	0 ou 20
	- Délai < 180 min (soir 18h et 22h)	0 ou 20
	- Délai avant 8h (nuit 22h et 6h)	0 ou 20
- Surveillance du réseau	- 50% du réseau visité une fois par jour en moyenne	0 ou 30
- Sensibilisation des usagers	- Une campagne annuelle	de 0 à 20

Annexe 11 – Standards de performance et de qualité de service

Entretien du patrimoine

- Balisage des interventions
- Gène due aux travaux
- Etat de la chaussée de surface
- Réseau d'assainissement
- Maintenance verte

- 90% des travaux balisés

- Disponibilité de 90% du temps

- 500m sans nids de poule plus de 30 jours

- Deux campagnes annuelles

- Deux campagnes annuelles

0 ou 20

0 ou 40

de 0 à 50

0 ou 20

0 ou 20

Annexe 12 : Statuts de la société concessionnaire

LA CONGOLAISE DES ROUTES

Société anonyme avec conseil d'administration
 Au capital de 15 000 000 de Francs CFA
 Siège social : 13, rue Malafou, centre-ville
 Brazzaville, République du Congo

TITRE I

FORME - OBJET SOCIAL - DENOMINATION SOCIALE-SIEGE SOCIAL - DUREE

Article premier : Forme

Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées et de toutes celles qui le seraient ultérieurement, une société anonyme avec Conseil d'Administration, régie par l'Acte Uniforme de l'OHADA, relatif au droit des sociétés commerciales et du Groupement d'intérêt économique, et par toutes autres dispositions légales et règlementaires complémentaires ou modificatives, et par les présents statuts.

Article 2 : Dénomination sociale

La société a pour dénomination sociale : **LA CONGOLAISE DES ROUTES.**

La dénomination sociale doit figurer sur tous les actes et documents émanant de la société et destinés aux tiers, notamment les lettres, les factures, les annonces et publications diverses. Elle doit être précédée ou suivie, immédiatement en caractères lisibles, de l'indication de la forme de la société, du montant de son capital social, de l'adresse de son siège social et de la mention de son immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier.

Article 3 : Objet social

La société a pour objet, directement ou indirectement, en République du Congo ou à l'étranger, dans le cadre de la Mise en concession des routes nationales n° 1 (Pointe-Noire - Brazzaville) et n° 2 (Brazzaville - Ouesso) :

- la Gestion, l'exploitation, et les gros entretiens renouvellement (GER) des Routes nationales n° 1 (RN1) et n° 2 (RN2), y compris les aires de service de la route nationale n° 1, de la route nationale n° 1 bis (RN1 bis) et de la route nationale n° 2 (RN2) ;
- l'installation de barrières de péage sur les Routes Nationale et la perception desdits péages ;
- et, généralement toutes opérations économiques, industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet ci-dessus ou tous objets similaires ou connexes.

Article 4 : Siège social

Le siège social est sis 13, rue Malafou, centre-ville, Brazzaville, République du Congo.

Il pourra être transféré en tout autre endroit de la même ville par décision du Conseil d'Administration délibérant dans les conditions de majorité prévues à l'article 454 de l'Acte uniforme sur le droit des sociétés commerciales, sous réserve de la ratification de cette décision par l'Assemblée Générale Extraordinaire et partout ailleurs en vertu d'une décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire prise à l'unanimité des membres présents et représentés conformément à l'article 554 de l'Acte uniforme sur le droit des sociétés commerciales.

Le Conseil d'Administration a la faculté de créer des agences, et succursales partout où il le jugera utile, sous réserve de l'approbation de cette décision par l'Assemblée Générale Extraordinaire statuant à l'unanimité des membres présents ou représentés.

Article 5 : Durée de la société

La durée de la société est de trente-deux (32) ans, à compter de son immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

Article 6 : Exercice social

L'exercice social commence le premier janvier et se termine le trente et un décembre.

Par exception, le premier exercice sera clos le [•], conformément aux dispositions de l'article 7 de l'Acte Uniforme relatif au droit comptable.

TITRE II

**APPORTS - CAPITAL SOCIAL - MODIFICATION
DU CAPITAL LIBERATION DES ACTIONS -
FORME DES ACTIONS - CESSION DROITS ET
OBLIGATIONS ATTACHES AUX ACTIONS**

Article 7 : Apports

Les actionnaires font des apports à la société d'une somme de 15.000.000 Francs CFA libérée intégralement à la constitution.

Article 8 : Capital Social

Le capital social est fixé à la somme de 15.000.000 Francs CFA. Il est divisé en 1.000 actions ordinaires de 15.000 FCFA, chacune.

Article 9 : Augmentation du capital

Le capital social est augmenté par tous moyens et selon toutes modalités prévues par l'Acte uniforme OHADA relatif aux sociétés commerciales et au groupement d'intérêt économique.

L'Assemblée Générale Extraordinaire, sur le rapport du Conseil d'administration, est seule compétente pour décider l'augmentation du capital.

Les actionnaires ont, proportionnellement au montant de leurs actions, un droit de préférence à la souscription des actions de numéraire émises pour réaliser une augmentation de capital. Les actionnaires peuvent renoncer à titre individuel à leur droit préférentiel.

Le droit à l'attribution d'actions nouvelles aux actionnaires, à la suite de l'incorporation au capital de réserves, bénéfices ou primes d'émission, appartient au nu-proprétaire, sous réserve des droits de l'usufruitier.

Article 10 : Libération des actions

Les actions de numéraires émises à la suite d'une augmentation de capital résultant pour partie d'une incorporation de réserves, et de bénéfices ou primes d'émission, doivent être intégralement libérées lors de leur souscription.

Toutes autres actions de numéraires peuvent être libérées, lors de leur souscription, du quart de leur valeur nominale.

La libération du surplus doit intervenir en une ou plusieurs fois dans un délai de trois (3) ans à compter du jour où l'augmentation du capital est devenue définitive.

Les actions émises à l'occasion d'apport en nature sont intégralement libérées dès leur émission.

Article 11: Comptes courants

Les actionnaires peuvent mettre ou laisser à la disposition de la société, toutes sommes, dont celle-ci peut avoir besoin, produisant ou non des intérêts.

Les modalités de ces prêts sont arrêtées par accord entre le Conseil d'Administration et l'actionnaire concerné dans les conditions prévues à l'article 18 des présents statuts, sous réserves de respecter les conditions suivantes :

- le capital social doit être intégralement libéré ;
- le taux de rémunération des comptes courants doit être inférieur à la limite fixée par la loi.

Article 12 : Réduction - Amortissement du capital

La réduction du capital est autorisée ou décidée par l'Assemblée Générale Extraordinaire qui peut déléguer au Conseil d'Administration tous pouvoirs pour la réaliser. En aucun cas, elle ne peut porter atteinte à l'égalité des actionnaires.

La réduction du capital social à un montant inférieur au minimum légal ne peut être décidée que sous la condition suspensive d'une augmentation de capital destinée à amener celui-ci à un montant au moins

égal à ce montant minimum, sauf transformation de la Société en Société d'une autre forme.

En cas d'inobservation de ces dispositions, tout intéressé peut demander en justice la dissolution de la Société.

Toutefois, le tribunal ne peut prononcer la dissolution, si au jour où il statue sur le fond, la régularisation a eu lieu.

Le capital peut être amorti conformément aux dispositions pertinentes de l'Acte uniforme OHADA relatif aux sociétés commerciales et au groupement d'intérêt économique.

Article 13 : Forme des actions Les actions sont nominatives.

Elles sont représentées par des certificats indiquant les noms, prénoms et domicile du titulaire, le nombre d'actions, la valeur nominale, le numéro des actions possédées par le titulaire et la date de jouissance.

Article 14 : Droits et obligations attachées aux actions

A chaque action est attaché un droit de vote proportionnel à la quotité du capital qu'elle représente et chaque action donne droit à une voix au moins.

Cette disposition n'est pas applicable aux actions de préférence.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts et aux décisions de l'Assemblée Générale.

Article 15 : Cession et transmission des actions

La cession des actions à des affiliés de l'actionnaire est libre, sous réserve d'informer les autres actionnaires.

La cession à des tiers, soit à titre gratuit ou onéreux, est soumise à un droit de premier refus.

Lorsque l'offre de cession émane d'un actionnaire privé, les autres actionnaires privés ont un droit de premier refus au prorata du nombre d'actions dont ils disposent.

S'il décline l'offre, par écrit ou implicitement, l'actionnaire cédant devra la soumettre à la République du Congo.

La cession au tiers ne pourra intervenir qu'en cas de refus d'achat, par écrit ou tacitement, par les actionnaires privés et la République du Congo dans les conditions de forme et de délai prévues aux articles 766 à 771 de l'AUSCGIE, excepté si les conditions du refus d'achat sont stipulées dans une convention entre actionnaires (le « Pacte d'Actionnaires ») telle que prévue à l'article 2.1 de l'Acte Uniforme de l'OHADA, auquel cas les termes et conditions de ce Pacte d'Actionnaires s'imposeront.

La cession doit être écrite, et elle n'est pas rendue opposable à la société et aux tiers qu'après l'accomplissement des formalités prévues par les articles susvisés de l'AUSCGIE.

TITRE III

ADMINISTRATION ET DIRECTION – CONTROLE

Article 16 : Conseil d'Administration

***Composition**

La société est administrée par un Conseil d'Administration composé de cinq (5) membres. Les premiers administrateurs sont désignés en annexe au présent statut.

***Durée du mandat des administrateurs**

La durée du mandat des premiers administrateurs est de trois exercices.

La durée du mandat des administrateurs est de trois (3) exercices en cas de nomination en cours de vie sociale.

***Vacance de siège d'administrateurs**

En cas de vacance d'un ou de plusieurs sièges d'administrateurs, par décès ou par démission, le Conseil d'Administration peut désigner, entre deux Assemblées, de nouveaux administrateurs.

***Cumul des mandats**

Une personne physique, administrateur en son nom propre ou représentant permanent d'une personne morale administrateur, ne peut appartenir simultanément à plus de cinq (5) Conseil d'Administration de société anonyme ayant leur siège sur le territoire d'un même Etat partie, sauf exception prévue par la loi.

***Rémunération des administrateurs**

Les administrateurs ne peuvent recevoir, au titre de leurs fonctions, aucune rémunération, permanente ou non.

L'Assemblée Générale peut allouer aux administrateurs en rémunération de leurs activités, à titre d'indemnité de fonction, une somme fixe annuelle qu'elle détermine souverainement et dont la répartition est librement déterminée par le Conseil d'Administration.

L'Assemblée Générale peut également allouer à ses membres des rémunérations exceptionnelles pour les missions et mandats qui leur sont confiés, ou autoriser le remboursement des frais de voyage, déplacements et dépenses engagées dans l'intérêt de la société.

***Fin des fonctions d'administrateur**

Les fonctions des administrateurs nommés en cours de vie sociale se terminent à la fin de l'Assemblée Générale Ordinaire statuant sur les comptes de

l'exercice et tenue dans l'année au cours de laquelle expire leur mandat.

Les administrateurs peuvent être révoqués à tout moment par l'Assemblée Générale Ordinaire.

*Convocation et délibération du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration se réunit aussi souvent que nécessaire sur convocation de son président ou de tout administrateur, au siège social ou en tout autre endroit indiqué dans l'avis de convocation.

Les convocations sont faites par tous moyens, laissant trace écrite. Toutefois, le Conseil d'Administration peut se réunir sur convocation verbale, si tous les administrateurs en exercice sont présents ou représentés à la réunion.

Le Conseil d'Administration ne délibère valablement que si la moitié de ses membres est présente.

Sous réserve du respect des dispositions de l'Article 130 de l'AUSCGIE, les décisions du Conseil d'Administration sont prises à la majorité des membres présents ou représentés, à moins que le Pacte d'Actionnaires ne prévoie une majorité plus forte.

Un administrateur peut donner, par lettre, télécopie ou courrier électronique, mandat à un autre administrateur de le représenter à une séance au Conseil d'Administration.

Les administrateurs peuvent participer au Conseil d'Administration par vidéoconférence ou par d'autres moyens de télécommunication.

Le quorum exigé pour qu'une réunion du Conseil d'Administration puisse délibérer valablement sur première convocation est la présence de tous les Administrateurs.

Si le quorum sur première convocation n'est pas atteint dans les deux (2) heures suivant l'horaire fixé pour chaque réunion ou si le quorum n'est plus atteint au cours de la réunion, le(s) Administrateur(s) présent(s) devra(ont) ajourner la réunion du Conseil d'Administration et en fixer une nouvelle, au plus tôt trois (3) Jours Ouvrables après la date de la première réunion pour atteindre le quorum requis. Pour cette nouvelle réunion, le quorum sera considéré comme atteint si au moins trois (3) Administrateurs sont présents.

Les séances du Conseil d'Administration sont présidées par le président du Conseil d'Administration.

*Président du Conseil d'Administration

Le Président du Conseil d'Administration est une personne physique désignée par le Conseil d'Administration au sein de ses membres.

La durée de son mandat est renouvelable et ne peut excéder celle de son mandat d'administrateur.

Ce dernier ne peut exercer simultanément plus de trois (3) mandats de Président du Conseil d'Administration de sociétés anonymes ayant leur siège social sur le territoire d'un même État membre de l' OHADA.

De même, le mandat du Président du Conseil d'Administration n'est pas cumulable avec plus de deux (2) mandats d'administrateur général ou de directeur général de sociétés anonymes ayant leur siège social sur le territoire d'un État membre de l'OHADA.

Le Président du Conseil d'Administration préside les réunions du Conseil d'Administration et les Assemblées Générales.

Il doit veiller à ce que le Conseil d'Administration assume le contrôle de la gestion de la société confiée au directeur général.

Il veille au bon fonctionnement des organes de la société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Les modalités et le montant de la rémunération du président du Conseil d'Administration sont fixés par le Conseil d'Administration.

En cas de partage des voix, la voix du Président du Conseil d'Administration ou celle de l'administrateur présidant la séance n'est pas prépondérante.

En cas d'empêchement du Président du Conseil d'Administration, les séances sont présidées par un administrateur nommé conformément aux dispositions du Pacte d'Actionnaires.

*Attributions du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration détermine les orientations de l'activité de la société, et veille à leur mise en œuvre. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux Assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent.

Le Conseil d'Administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Il est tenu de communiquer à chaque administrateur tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Le Conseil d'Administration dispose notamment, mais sans s'y limiter, des pouvoirs suivants :

- arrêter les états financiers de synthèse et le rapport de gestion de l'activité de la société qui sont soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale Ordinaire ;
- autoriser les conventions passées directement ou indirectement, entre la société et notamment l'un de ses administrateurs et/ dirigeants, un actionnaire détenant une participation

supérieure ou égale à 10% du capital de la société ;

- fournir tout cautionnement, aval ou garantie dans les conditions fixées par la loi.

Article 17 : Directeur Général

Le Conseil d'Administration nomme parmi ses membres un Directeur Général personne physique.

Le premier Directeur Général est nommé par le Conseil d'Administration.

*Attributions et rémunération du Directeur Général.

La durée des fonctions du Directeur est librement déterminée par le Conseil d'Administration. Il assure la direction générale de la société et représente celle-ci dans ses rapports avec les tiers.

Il est tenu de communiquer à chaque administrateur tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Il est investi des pouvoirs les plus étendus qu'il exerce dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux expressément attribués aux Assemblées Générales ou spécialement réservés au Conseil d'Administration.

Les modalités et le montant de la rémunération du Directeur général sont fixés par le Conseil d'Administration dans les conditions prévues à l'article 430 de l'AUSCGIE.

*Empêchement et révocation du Directeur Général

En cas d'empêchement du Directeur Général, le Conseil d'Administration peut déléguer, pendant la durée qu'il fixe, un autre administrateur dans les fonctions de Directeur Général.

En cas de décès ou de cessation des fonctions du Directeur Général, le Conseil d'Administration nomme un nouveau Directeur Général ou délègue un administrateur dans les fonctions de Directeur Général jusqu'à la nomination de celui-ci.

Le Directeur Général peut être révoqué à tout moment par le Conseil d'Administration.

Article 18 : Conventions règlementées

Toute convention entre la société et l'un de ses dirigeants ou un actionnaire, qui entre dans l'une des catégories citées à l'article 438 de l'AUSCGIE, est soumise à l'autorisation du Conseil d'Administration.

L'autorisation n'est pas nécessaire lorsque la convention porte sur des opérations courantes conclues à des conditions normales.

Le président du Conseil d'Administration ou le Directeur général avise le commissaire aux comptes, dans le délai d'un (1) mois à compter de leur conclusion, de toute convention autorisée par le Conseil

d'Administration et la soumet à l'approbation de l'Assemblée Générale Ordinaire statuant sur les comptes de l'exercice écoulé.

Article 19 : Conventions interdites

A peine de nullité de la convention, il est interdit aux administrateurs, aux directeurs généraux et aux directeurs généraux adjoints ainsi qu'à leurs conjoints, ascendants ou descendants et aux autres personnes interposées, de contracter, sous quelque forme que ce soit, des emprunts auprès de la société, de se faire consentir par elle un découvert en compte-courant ou autrement, ainsi que de faire cautionner ou avaliser par elle leurs engagements envers les tiers.

Cette interdiction ne s'applique pas aux personnes morales membres du Conseil d'Administration. Toutefois, leur représentant permanent, lorsqu'il agit à titre personnel, est également soumis aux dispositions de l'alinéa premier du présent article.

Article 20 : Commissaire aux comptes

L'Assemblée Générale Ordinaire nomme au moins un commissaire aux comptes titulaire, et un commissaire aux comptes suppléant.

TITRE IV

ASSEMBLEES GENERALES DES ACTIONNAIRES

Article 21 : Assemblées

Les Assemblées sont convoquées par le Conseil d'Administration, à défaut par le commissaire aux comptes ou par les actionnaires.

La convocation est faite quinze (15) jours au moins avant la date de l'Assemblée, soit par avis inséré dans un journal d'annonces légales, soit par lettre au porteur contre récépissé, par télécopie ou par courrier électronique, ou par tout moyen électronique.

Les Assemblées Générales sont réunies au siège social ou, en tout autre endroit du territoire de la République du Congo ou se situe le siège social, ainsi qu'au domicile de tout actionnaire à l'étranger.

Les actionnaires peuvent participer aux Assemblées à distance notamment par vidéoconférence ou par tout autre moyen de télécommunication permettant leur identification. Ils sont réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité.

Sont également réputés présents pour le calcul du quorum et de la majorité, les actionnaires qui ont voté par correspondance.

Un actionnaire peut se faire représenter par un mandataire de son choix, qu'il soit actionnaire ou non.

*Assemblées Générales ordinaires

Une Assemblée Générale est réunie au moins une (1) fois par an, dans les six (6) mois de la clôture

de l'exercice, sous réserve de la prorogation de ce délai par décision de justice, à l'effet d'approuver les états financiers de synthèse et approuver le plan de distribution des bénéfices et de compensation des pertes.

Toute Assemblée Générale ne délibère valablement, sur première convocation, que si les actionnaires présents ou représentés possèdent au moins la moitié des actions ayant droit de vote.

Sous réserve du respect des dispositions de l'Article 130 de l'AUSCGIE, l'Assemblée Générale statue à la majorité des voix exprimées. Le procès-verbal de l'Assemblée Générale Ordinaire Annuelle est signé par les membres du bureau et enregistré dans un registre, archivé au siège de la société.

*Assemblée Générale Extraordinaire

L'Assemblée Générale Extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts et pour autoriser les fusions, scissions, transformation partielle de la société, son transfert dans une autre ville ou sur le territoire d'un autre Etat, sa dissolution anticipée ou la prorogation de sa durée.

Elle ne délibère valablement que si les actionnaires présents ou représentés possèdent au moins la moitié des actions, sur première convocation.

Lorsque le quorum n'est pas réuni, l'Assemblée peut être une deuxième fois convoquée dans un délai qui ne peut excéder deux (2) mois à compter de la date fixée par la deuxième convocation, le quorum restant fixé à la moitié des actions.

Hormis pour les décisions énoncées à la phrase suivante, sous réserve du respect des dispositions de l'Article 130 de l'AUSCGIE, toutes les résolutions extraordinaires des Actionnaires seront votées à la majorité des deux tiers et chaque Actionnaire disposera de droits de vote dans la Société correspondant au nombre d'Actions qu'il détient. Par exception à ce qui est prévu à la phrase précédente, les décisions suivantes requièrent le vote positif des Actionnaires dans les conditions de majorité prévues au Pacte d'Actionnaires :

a) approbation d'un plan de la fusion, scission de la Société, modification de la forme de la société et dissolution ;

b) toute modification des Statuts.

c) toute modification du plan de distribution des bénéfices et de compensation des pertes tel qu'adopté par le Conseil d'Administration.

d) Toute décision relative à la signature de la Convention de DSP, le sous-contrat d'exploitation et le sous-contrat de maintenance.

TITRE V

AFFECTATION DES RESULTATS

Article 22 : Affectation des résultats

Il est pratiqué sur le bénéfice de l'exercice diminué, le cas échéant, des pertes antérieures :

- Une dotation égale à un dixième au moins affectée à la formation d'un fonds de réserve dit « réserve légale ».

Cette dotation cesse d'être obligatoire lorsque la réserve atteint le cinquième du capital social. Le solde constitue le résultat distribuable.

- Une dotation nécessaire aux réserves statutaires.

TITRE VI

DISSOLUTION – LIQUIDATION

Article 23 : Dissolution – Liquidation

Variation des capitaux propres

Si du fait des pertes constatés dans les états financiers de synthèse, les capitaux propres de la société deviennent inférieurs à la moitié du capital social, le Conseil d'Administration est tenu, dans les quatre mois qui suivent l'approbation des comptes ayant fait apparaître cette perte, de convoquer l'Assemblée Générale Extraordinaire à l'effet de décider si la dissolution de la société a lieu.

Si la dissolution n'est pas prononcée, la société est tenue, au plus tard à la clôture du deuxième exercice suivant celui au cours duquel la constatation des pertes est intervenue, de réduire son capital d'un montant au moins égal à celui des pertes qui n'ont pu être imputées sur les réserves si, dans ce délai, les capitaux propres n'ont pas été reconstitués à concurrence d'une valeur au moins égale à la moitié du capital social.

La décision de l'Assemblée Générale est déposée au greffe du tribunal de commerce du lieu du siège social et inscrite au registre du commerce et du crédit mobilier.

Elle est publiée dans un journal d'annonce légale du lieu du siège social.

Dissolution non motivée par des pertes

La société peut être dissoute par l'arrivée du terme ou par décision des actionnaires.

TITRE VII

CONTESTATIONS

Article 24 : Contestations

Toutes contestations susceptibles de surgir pendant la durée de la Société ou après sa dissolution pendant

le cours des opérations de liquidation, soit entre les actionnaires, les organes de gestion ou d'administration et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, relativement aux affaires sociales ou à l'exécution des dispositions statutaires, seront réglées à l'amiable. A défaut d'accord amiable, elles seront soumises à l'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale de Genève et tranchées conformément aux règles d'arbitrage de ladite chambre.

Les détails de la procédure arbitrale susmentionnée figurent dans le Pacte des Actionnaires signés entre les soussignés.

Le droit applicable est le droit applicable en République du Congo.

TITRE VIII

ENGAGEMENT PRIS POUR LE COMPTE DE LA SOCIÉTÉ EN FORMATION – FRAIS

Article 25 : Engagement pris pour le compte de la société en formation

Un état des actes accomplis pour le compte de la société en formation, avec l'indication de l'engagement en résultant pour la société, sera annexé aux présents statuts.

Article 26 : Frais

Les frais, droits et honoraires des présents statuts sont à la charge de la société.

Fait à Brazzaville, le _____ en [11] originaux.

La République du Congo :

CSCEC :

EGIS :

ANNEXE 1 : Désignation des premiers administrateurs

Sont nommés comme premiers membres du Conseil d'Administration pour une durée de trois (03) ans :

Jiangping Jin

Né le 19 juin 1965_ à Zhejiang, China, de nationalité chinoise,
Demeurant 32^e étage, Bâtiment 3, Cour 5, Rue d'Anding,
District de Chaoyang, Beijing, Chine

Honggang SHI

Né le 21 février 1971 à Liaoning, China, de nationalité chinoise
Demeurant 13, avenue Malafou, Centre-Ville,
Brazzaville, Congo

Cheng Chi

Né le 28 mars 1986 à Daqing China, de nationalité chinoise
Demeurant 32^e étage, Bâtiment 3, Cour 5, Rue d'Anding,
District de Chaoyang, Beijing, Chine

Patrick Viellard

Né le 2 mars 1971 à Belfort, France, de nationalité française,
Demeurant : 20, rue Alexandre Lange, 78000
Versailles, France

- [Représentant du Gouvernement de la République du Congo]

Annexe 13 - Approche environnementale

1. Contexte du suivi environnemental
2. Démarche à suivre
 - 2.1 Impacts potentiels relatifs à l'exploitation de la route
 - 2.2 Programme de bonification et d'atténuation
3. Rapports (MES et rapports annuels de suivi)

1. CONTEXTE DU SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Dans le cadre du suivi environnemental, les textes d'accompagnement existants se présentent comme suit :

- Décret n° 2009-415 du 20 novembre 2009 fixant le champ d'application, le contenu et les procédures de l'étude et de la notice d'impact environnemental et social.
- Arrêté n° 4406/MTE/CAB du 1^{er} avril 2014 fixant les conditions d'agrément pour la réalisation des évaluations environnementales.
- Arrêté n° 3096/MTE/CAB portant nomenclature des installations classées de la loi n° 003/91 du 23 avril 1991 sur la protection de l'environnement.

S'il est établi que l'étude d'impact environnemental et social se réalise avant l'implantation de toute installation classée, l'audit environnemental quant à lui s'effectue dès lors que celle-ci soit rendue opérationnelle.

Ainsi, dans le cas de la RN1, étant donné qu'elle est déjà opérationnelle, à ce stade, la question qui se pose est de procéder au suivi des différentes mesures contenues dans la phase dite d'exploitation.

2. DEMARCHE A SUIVRE

La démarche à retenir en matière d'environnement sera la suivante :

- Cadrage assorti des Termes de Référence de l'Audit environnemental ;
- Soumission des Termes de Référence à la

Commission interministérielle de validation ;

- Elaboration de l'audit environnemental ;
- Soumission du rapport de l'audit environnemental aux autorités compétentes.

Au terme de l'audit environnemental, l'on devrait disposer d'un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES), ainsi que d'autres plans connexes, dont les mesures feraient l'objet de suivi environnemental.

La phase à considérer étant celle de l'exploitation de la route, les éléments constitutifs du Plan de Gestion Environnemental et Social, ce en fonction des différentes composantes qui subissent actuellement des effets découlant de l'exploitation de la route et qui seront observés pendant toute la durée de la concession seront les suivants :

2.1 Impacts potentiels relatifs à l'exploitation de la route

Les principaux impacts potentiels relatifs à l'exploitation de la route du projet sont maîtrisables. Ces impacts potentiels après la mise en service de la route sont résumés ci-après.

2.1.1 Impacts faibles

- Impacts sur les eaux et les sols liés notamment aux risques d'affectation de la qualité de l'eau (en rapport avec une pollution due au rejet de produits polluants), d'érosion des sols, de stagnation des eaux dans les zones d'emprunt et dans les carrières abandonnées ;
- Impacts sur le cadre de vie, consistant notamment en des désagréments liés à la perturbation du trafic, à l'accroissement du trafic lourd.

2.1.2 Impacts négatifs moyens

- Impacts spécifiques temporaires sur la faune et la flore, liés à l'affectation potentielle de la quiétude des animaux par le bruit lié au l'augmentation du trafic et à la mobilité des population, etc ;
- Impacts sur la santé humaine, résultant de la stagnation d'eau dans les zones d'emprunt si elles ne sont pas encore remises en état (du fait de leur exploitation) pouvant favoriser le développement des maladies,
- Impacts sur la sécurité humaine liés au risque d'accidents, avec la circulation des véhicules et le non-respect des règles de sécurité routière ;
- Risque de déversement accidentel de polluant transporté du fait de l'augmentation du trafic ;
- Impact sur la santé humaine, lié au brassage des populations, favorable à la diffusion des IST dont le VIH/SIDA ;
- Impacts négatifs sur les perceptions humaines, en termes d'augmentation de la nuisance sonore (notamment le bruit) pour les villages riverains à la route, du fait de l'augmentation du trafic.

2.1.3 Impacts positifs

- Impacts positifs sur la qualité de l'air (gaz et poussière) : Disparition des poussières le long de la route du fait de sa revégétalisation et émission atmosphérique sur la route tendant d'une part à diminuer car les ratios d'émissions diminuent généralement avec la fluidification de la circulation ;
- Impacts économiques positifs : réduction du temps moyen de transport sur la route ;
- Impacts positifs sur la sécurité humaine : en termes de :
 - Amélioration de la visibilité, du fait de l'amélioration des caractéristiques géométriques de la route ; et
 - Réduction du taux d'accidents ;
- Impacts positifs sur le cadre de vie :
 - Facilitation des voyages liée à l'amélioration du confort dû aux déplacements aisés,
 - La réhabilitation des ouvrages de drainage et de protection existants et la stabilisation des talus de déblais et de remblais

2.2 Programme de bonification et d'atténuation

Les mesures environnementales et sociales préconisées pour pallier ou bonifier les impacts relatifs à l'exploitation de la route se résument comme suit :

- Mesures de préservation de la flore (compensation des arbres à abattre) pour les besoins des travaux, plantations d'arbres pour l'embellissement, atténuation du bruit et des poussières pour les habitations riveraines.
- Mesures de préservation de la faune portant sur le renforcement de la signalisation et la mise en place d'obstacles (même en bois) pour empêcher les animaux de traverser la route dans les zones à risque (virage, pente, zone fréquentée par la faune en bordure de route) ;
- Mesures de conservation des eaux et du sol : lutte contre l'érosion des sols par des opérations de traitement et de revégétalisation en vue de la protection et de la stabilisation des talus, protection et vérification de la capacité des exutoires et curage des ouvrages de curage ou de cours d'eau ;
- Mesures de renforcement de la sécurité humaine et de cadre de vie : Elles sont préconisées pour minimiser les risques d'accidents :
 - Avertisseurs (ralentisseurs) à l'entrée des agglomérations riveraines,
 - Renforcement de la signalisation et limitation de vitesse à l'entrée des villes et villages et aux endroits critiques,
 - Surlargeurs de la bande de roulement au niveau des virages serrés (particulièrement dans la section en relief difficile) et élargissement des accotements au droit des sections de visibilité réduite (lorsque l'emprise le permet), en vue de réserver plus d'espace aux piétons,

- Couverture par des dalettes des caniveaux au droit des villages pour faciliter l'accès aux habitations,
 - Aménagement de : (i) aires de repos pour les transporteurs, pour les besoins de vérification de moteurs et de freins avant et après les fortes pentes, (ii) aires de stationnement pour les véhicules lourds au niveau des villages, et (iii) passages piétons sur caniveaux au droit des habitations et locaux,
 - Séparation des centres d'éducation et de santé riverains de la route par des murs de clôtures de protection, et
 - Sensibilisation des villageois (par des panneaux) aux dangers de circulation sur la chaussée pour qu'ils utilisent le plus possible les accotements et les trottoirs.
- Mesures de préservation de la santé humaine: Elles portent principalement sur :
 - la sensibilisation contre les IST dont le SIDA, par des panneaux à mettre en place au droit des principaux villages traversés par la route, en complément des panneaux déjà existants,
 - l'aménagement de latrines dans les péages et les centres riverains d'éducation et de santé pour les besoins d'hygiène.
 - Mesures préconisées en faveur des perceptions humaines : Il s'agit notamment des mesures d'intégration paysagère et de sécurité telles que l'aménagement des entrées des villes et villages traversés par des plantations décoratives, et la mise en place de glissières de sécurité.

3. RAPPORTS (PGES ET RAPPORTS ANNUELS DE SUIVI)

Ainsi, de par consistance, les éléments du PGES seront de manière générale :

- les activités de ladite phase sources d'impact ;
- les impacts générés (existants) ;
- les mesures proposées et mises en oeuvre ;
- le planning retenu pour l'exécution de ces mesures ;
- les indicateurs objectivement vérifiables adoptés ;
- les moyens de vérification de la mise en oeuvre des mesures.

Une fois le PGES réalisé, il sera considéré comme étant le référentiel pour le suivi environnemental, qui s'articulera autour de ce qui est énuméré plus haut (la qualité des eaux, de l'air et du sol ; de la vie des populations riveraines (santé, mode vie, quiétude, culturel...) et des travailleurs ; socio-économie (niveau de vie des populations et des travailleurs), nature de la faune ; la végétation.

Le suivi environnemental s'effectuera selon une fréquence et sur la base d'un plan dûment établi,

en recourant aux moyens et outils appropriés. Si l'objectif visé est de s'assurer à terme de la véracité des mesures retenues lors de l'élaboration du PGES, il n'en demeure pas moins que si besoin en est, des corrections ou d'autres mesures plus efficaces peuvent être retenues.

Chaque campagne de suivi fera l'objet d'un rapport de suivi environnemental. Toute campagne devra s'appuyer sur les recommandations ou orientations de la campagne précédente.

Annexe 14 - Manuel d'exploitation

1. Rappel du contrat

2. Contenu du manuel d'exploitation

2.1 Organisation de la Société d'exploitation

2.2 Gestion de la circulation courante

2.3 Gestion en cas de situations perturbées

3. Suivi et évaluation du Manuel d'exploitation

1. RAPPEL DU CONTRAT

L'article 17 du contrat, relatif à l'exploitation et l'entretien des routes nationales concédées prévoit

Le Concessionnaire est tenu de respecter les termes du Manuel d'Exploitation qu'il aura remis au Concédant dans les trois (3) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Une fois remis au Concédant, ce Manuel d'Exploitation sera annexé à la présente Convention.

Il n'est donc pas ici question de produire le manuel d'exploitation définitif, mais uniquement d'en présenter les principes et les orientations générales, sur la base desquels il sera définitivement établi.

L'ensemble des procédures d'exploitation sera écrit, développé et mis en place en collaboration avec les autorités qui seront parties prenantes à la gestion du Projet et validées par un retour d'expérience de divers experts. Ce Manuel viendra alors se substituer à la présente annexe.

2. CONTENU DU MANUEL D'EXPLOITATION

Le Manuel d'exploitation a pour objet la définition des moyens et méthodes mis en oeuvre pour exploiter les routes concédées. Ce manuel sera naturellement amené à évoluer et à s'améliorer au cours du développement du projet. Dans une deuxième partie du document, la gestion de crises et l'organisation mise en place pour faire face aux situations perturbées et aux incidents devra être explicitées. Une attention particulière sera apportée aux à la lutte contre les camions en surcharge.

Il y sera également abordé la gestion du trafic et la gestion des interfaces avec le réseau routier en général au Congo et notamment la collaboration avec les parties tierces parties prenantes dans le projet (Gendarmerie, etc.).

2.1 Organisation de la Société d'exploitation

La description de l'organisation de l'exploitation porte d'une part sur les fonctions à assumer et les moyens en ressources humaines à mobiliser en adéquation, et d'autre part, les moyens matériels à mettre à disposition.

Cette partie devra également comporter une présentation des procédures et moyens à mettre en œuvre afin d'assurer la traçabilité des activités d'exploitation.

2.2 Gestion de la circulation courante

Les activités en matière de gestion du trafic sont multiples :

- Etablir des conditions optimales de sécurité sur les routes concédées et ses aménagements connexes, avec un niveau de services et des temps d'intervention appropriés aux événements survenant, y compris la mise en œuvre de mesures spécifiques de balisage et de protection ;
- Réduire au minimum les perturbations pendant l'entretien et la maintenance courante programmée et offrir ainsi une disponibilité maximale de la route aux usagers ;
- Préparer les rapports et les statistiques qui peuvent servir de base pour la mise en place de mesures préventives ou correctives.

Pour assurer ces missions, l'exploitant doit :

- Superviser, suivre et contrôler la gestion du trafic à travers les équipements de terrain (tant pour la collecte de l'information que pour le traitement et la diffusion aux personnels d'exploitation et aux usagers) ;
- Gérer les équipes d'intervention ;
- Se concerter avec les autorités compétentes et coordonner l'organisation des interventions, prendre en compte, selon les cas, les instructions de la Gendarmerie nationale ;
- Fournir des informations aux usagers et communiquer avec eux sur l'Etat du trafic ;
- Optimiser le trafic en vue d'un fonctionnement optimal des postes (gares) de péage.

L'ensemble des procédures d'exploitation sera écrit, développé et mis en place en collaboration avec les autorités qui seront parties prenantes à la gestion du Projet et validées par un retour d'expérience de divers experts.

2.3 Gestion en cas de situations perturbées

Les incidents sont des événements relatifs à la circulation des véhicules, à la gestion des routes nationales concédées ou à des événements survenant dans le périmètre d'exploitation du réseau qui ont ou peuvent avoir des répercussions sur l'exploitation, et qui conduisent ou peuvent conduire à une situation de danger ou à une perturbation significative.

La Société d'Exploitation rédigera en concertation avec le Concédant, avec l'aide d'experts en la matière, un manuel d'intervention qui intégrera l'ensemble des scénarii imaginables, afin d'anticiper au mieux tout incident sur le Projet.

Par ailleurs ces procédures seront maintenues au fur et à mesure du temps et des modifications du Projet notamment l'implémentation des Equipements Fixes d'Exploitation ou la mise en service de la RN I bis et la RN2.

La Société d'Exploitation sera en général la première à avoir connaissance des incidents sur le linéaire. Elle mettra en œuvre toutes les mesures de première urgence nécessaires définies dans les procédures. Les autorités et les services de secours seront immédiatement avertis en cas de besoin. Si l'incident implique des transports de matières dangereuses, des dispositions appropriées seront appliquées.

A leur arrivée sur le site, les intervenants extérieurs (gendarmerie et police nationale, services de secours) devront être immédiatement informés des actions déjà prises par le personnel de la Société d'Exploitation.

3. SUIVI ET EVALUATION DU MANUEL D'EXPLOITATION

Le pilotage du Manuel, les modalités de concertation entre l'exploitant et les usagers ainsi que les actions de la Société d'Exploitation seront développés au regard des objectifs de performance.

A partir des éléments tracés, des bilans périodiques, dont la structure sera précisée dans le Manuel d'exploitation, seront réalisés :

- Tableau de bord mensuel
- Rapport annuel d'exploitation.

Enfin, des amendements ou des compléments au Manuel seront alors proposés en fonction des bilans établis.

Annexe 15 - Règles de désignation de l'Ingénieur indépendant

1. Rappel du contrat
2. Modalités d'intervention

- 2.1 Contractualisation
- 2.2 Suivi périodique
- 2.3 Intervention ponctuelle
- 2.4 Diffusion des rapports

3. Recrutement et contractualisation

- 3.1 Profil recherché
- 3.2 Recrutement
- 3.3 Durée du contrat
- 3.4 Autres experts

1. RAPPEL DU CONTRAT

L'article du contrat définit l'Ingénieur indépendant ainsi que son rôle :

Ingénieur Indépendant : l'expert ou l'organisme technique, indépendant des Parties, chargé de vérifier la conformité des prestations avec les stipulations du Contrat dans les cas prévus par celui-ci. L'Ingénieur Indépendant est désigné dans les conditions prévues à l'Article 66.2.

La présente annexe décrit la méthode de recrutement de l'Expert indépendant ainsi que les modalités détaillées de son intervention.

2. MODALITES D'INTERVENTION

2.1 Contractualisation

Les interventions de l'Ingénieur indépendant se déroulent dans le cadre d'un contrat conclu avec le Concessionnaire en accord avec le Concédant. Les dispositions contractuelles sont précisées au chapitre suivant.

2.2 Suivi périodique

L'ingénieur indépendant assure un suivi des différentes opérations à raison de missions périodiques mensuelles.

A l'issue de chaque mission, dont la durée est de 5 jours ouvrés (hors déplacements internationaux, il produit un rapport de mission de moins de 20 pages traitant des différents points clés observés au cours de la mission sur les différents sujets de la concession :

- Exploitation,
- Travaux d'entretien courant,
- Travaux de GER,
- Autres.

Le rapport peut comporter des recommandations à l'intention de chaque partie. Les missions de suivi périodique sont rémunérées par le Concessionnaire.

2.3 Intervention ponctuelle

À la demande d'une partie, l'Ingénieur indépendant peut intervenir sur un sujet identifié avec précision. Cette intervention fait l'objet de termes de références, d'un planning et d'un devis spécifique. L'intervention ne peut débuter qu'après accord de la partie demanderesse sur les 3 points précédents.

L'intervention ponctuelle est rémunérée par la partie qui la demande. Si la demande émane du Concédant, le montant peut être payé par le Concessionnaire puis déduit de la redevance que le Concessionnaire verse périodiquement au Concédant.

2.4 Diffusion des rapports

Chaque rapport sera produit en 3 exemplaires papier (Concédant, Concessionnaire et A3C). Une version électronique sera également communiquée aux

intéressés par messagerie.

3. RECRUTEMENT ET CONTRACTUALISATION

L'Ingénieur indépendant est soit un expert individuel, soit un cabinet spécialisé. Dans les deux cas, la procédure de recrutement est identique.

3.1 Profil recherché

L'ingénieur indépendant sera un expert disposant d'un diplôme en génie civil. Il aura une expérience reconnue en matière d'exploitation routière. La candidature sera accompagnée d'un CV détaillé, d'une copie du diplôme et des attestations de références utiles.

3.2 Recrutement

Dans un délai de deux mois calendaires suivant l'entrée en vigueur de la Convention de Concession, le Concessionnaire proposera au Concédant la candidature d'un expert indépendant.

Le Concédant disposera d'un délai d'un mois à compter de la date de dépôt de la candidature pour accepter, commenter ou refuser la candidature présentée. À défaut de réponse dans le délai d'un mois, la candidature est réputée acceptée. Tout refus devra être dûment motivé.

En cas de commentaire ou de refus, le Concessionnaire disposera de 15 jours pour apporter les compléments d'information utiles.

A défaut de réponse dans ce délai de 15 jours, la candidature est réputée abandonnée, et le Concédant doit alors présenter un candidat. La procédure se poursuit alors à l'identique, les rôles d'acceptation/refus sont alors inversés.

3.3 Durée du contrat

Le contrat d'expert indépendant sera conclu pour une durée de 3 ans renouvelables.

3.4 Autres experts

Compte tenu de la durée de la Convention (30 ans) et de la diversité des sujets à traiter, il sera nécessaire de faire appel à d'autres expertises. Ces autres experts seront recrutés de manière identique à celle explicitée ci-avant.

Annexe 16 - Protocole de coopération

1. Introduction

1.1 Rappel de la Convention

1.2 Parties engagées à la coopération

1.3 Engagements des parties impliqués

1. INTRODUCTION

1.1 Rappel de la Convention

Les articles 26 et 39.2 prévoient la surveillance, la garde et la concertation du Concessionnaire avec les autorités publiques.

Article 26 - Agents et préposés du Concessionnaire

Sans préjudice des stipulations de l'Article 33 et des dispositions de la Concession relatives à la coopération avec les autorités nationales chargées de la sécurité publique figurant à l'Annexe 16, les agents et préposés chargés par le Concessionnaire, ou par les prestataires de ce dernier, de la surveillance et de la garde des Routes nationales concédées sont commissionnés dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur et le protocole spécifique de coopération prévu en Annexe 16.

Article 39.2 - Aux fins exposées à l'alinéa précédent, le Concessionnaire se concerte avec les autorités compétentes en matière de prévention et de sécurité routières, dans le cadre du volet « Sécurité routière » des Protocoles de coopération visés en Annexe 16, dont la mise en place doit intervenir préalablement à la Date de début d'exploitation de la présente Convention.

1.2 Parties engagées à la coopération

D'une part, la Congolaise des Routes, désignée « Concessionnaire », agissant pour son propre compte ou à travers ses sous-traitants ;

Et d'autre part :

- La Force publique (Gendarmerie, police) ;
- Les autorités des Eaux et Forêts ;
- La Direction générale de Douane (Ministère des Finances) ,

Ensemble ou individuellement, désignés les « Autorités administratives »

1.3 Engagements des parties impliqués

Pour ce qui concerne la Concessionnaire :

- Mettre à disposition dans les installations de collectes de péage et centres d'exploitation ou à leur proximité immédiate des installations et bureaux de dimensions raisonnablement proportionnées aux nombres de représentants des Autorités administratives et de leur usage de destination ;
- Entretenir convenablement (entretien courant et ménage) lesdites installations et bureaux, sous réserve d'un usage normal et précautionneux par leurs occupants ;
- Garantir l'approvisionnement en eau, électricité et éclairage de ces installations et bureaux, ainsi que l'accès aux installations sanitaires (éventuellement dédiées) ;
- D'une façon générale, mettre à disposition les

ressources et moyens du Concessionnaire, sans surcoût cependant, pour faciliter et rendre agréable l'occupation des installations et bureaux par les représentants de Autorités administratives dans l'exercice de leurs fonctions ;

Pour ce qui concerne les Autorités administratives :

- D'une façon générale, faire respecter le droit applicable et assurer le maintien de l'ordre sur les Routes Concédées, assurer la sécurité des sites, des ouvrages et des installations gérés et utilisés par les représentants du Concessionnaire, et assurer la sécurité des personnels de la Concessionnaire et de ses sous-traitants présents sur les Routes nationales concédées ;
- Faire respecter le droit de collecte de péage et de droits de pesage par la Concessionnaire auprès des usagers des Routes Concédées ;
- Faire respecter le droit de la Concessionnaire d'interdire l'accès aux Routes Concédées aux véhicules en surcharge, ou le paiement de la redevance de surcharge dans les cas où la Concessionnaire accorde l'accès aux Routes Concédées à des véhicules en surcharge ;
- Assurer la présence à tout moment de représentants des Autorités administratives, en nombre en adéquation avec le niveau de sécurité et les conditions de maintien de l'ordre, à tous les postes de péage et installations d'exploitation ;
- Empêcher l'accès aux Routes Concédées par des entrées sauvages ou non autorisées par la Concessionnaire ;
- Assurer avec diligence les enquêtes et recherches permettant au Concessionnaire de faire valoir ses droits.

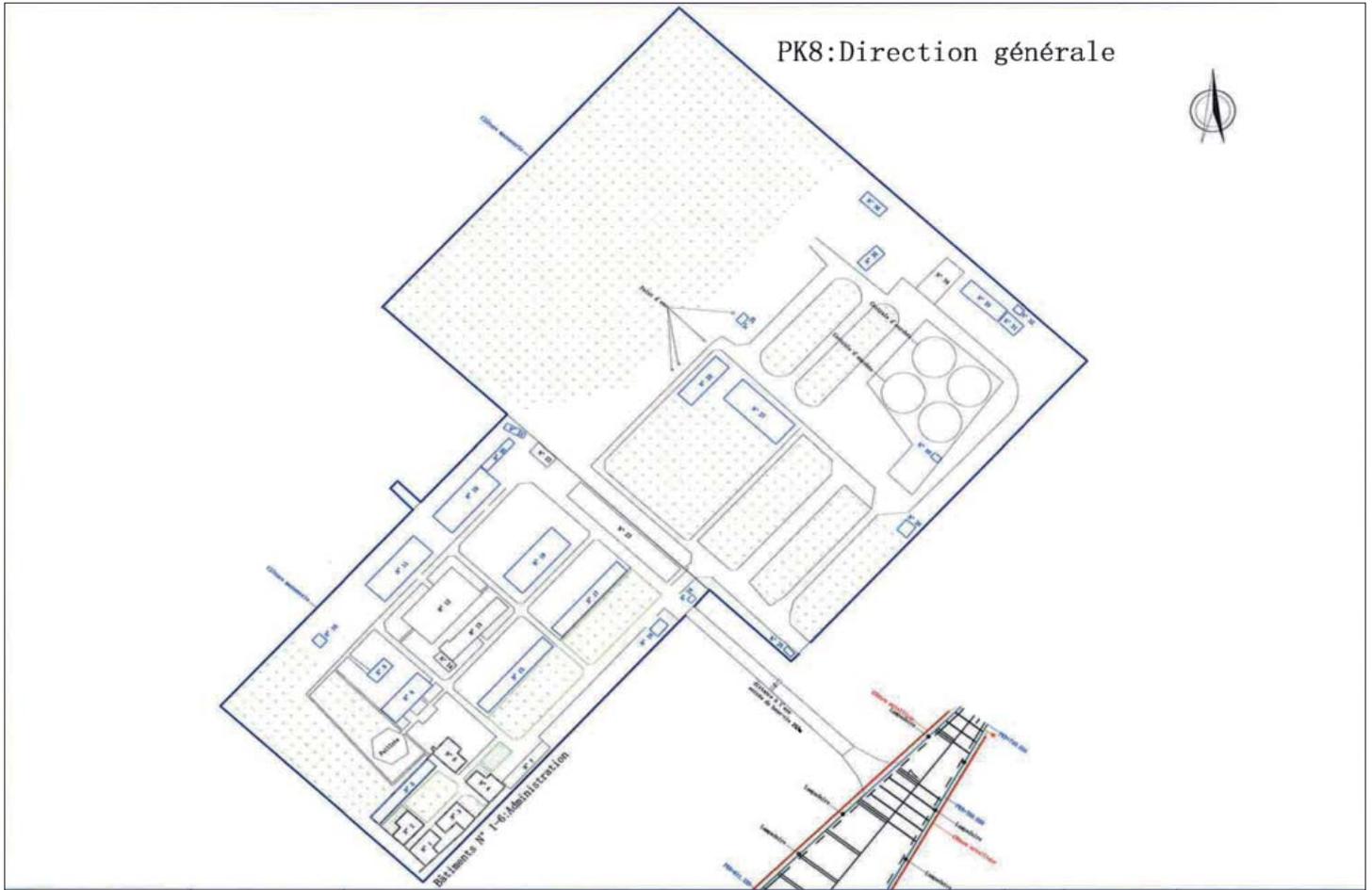
Par ailleurs, les signataires de ce protocole s'engagent à :

- Faire leurs meilleurs efforts pour respecter ses engagements au titre de ce protocole ;
- Assurer que chacun de ses agents ou représentants porte à tout moment un uniforme ou insignes permettant leur identification ;
- Assurer une coordination élevée, à travers des réunions régulières et l'établissement de procédures détaillées ;
- Mettre en œuvre les ressources matérielles raisonnablement nécessaires à la réalisation de leurs engagements au titre de ce protocole.

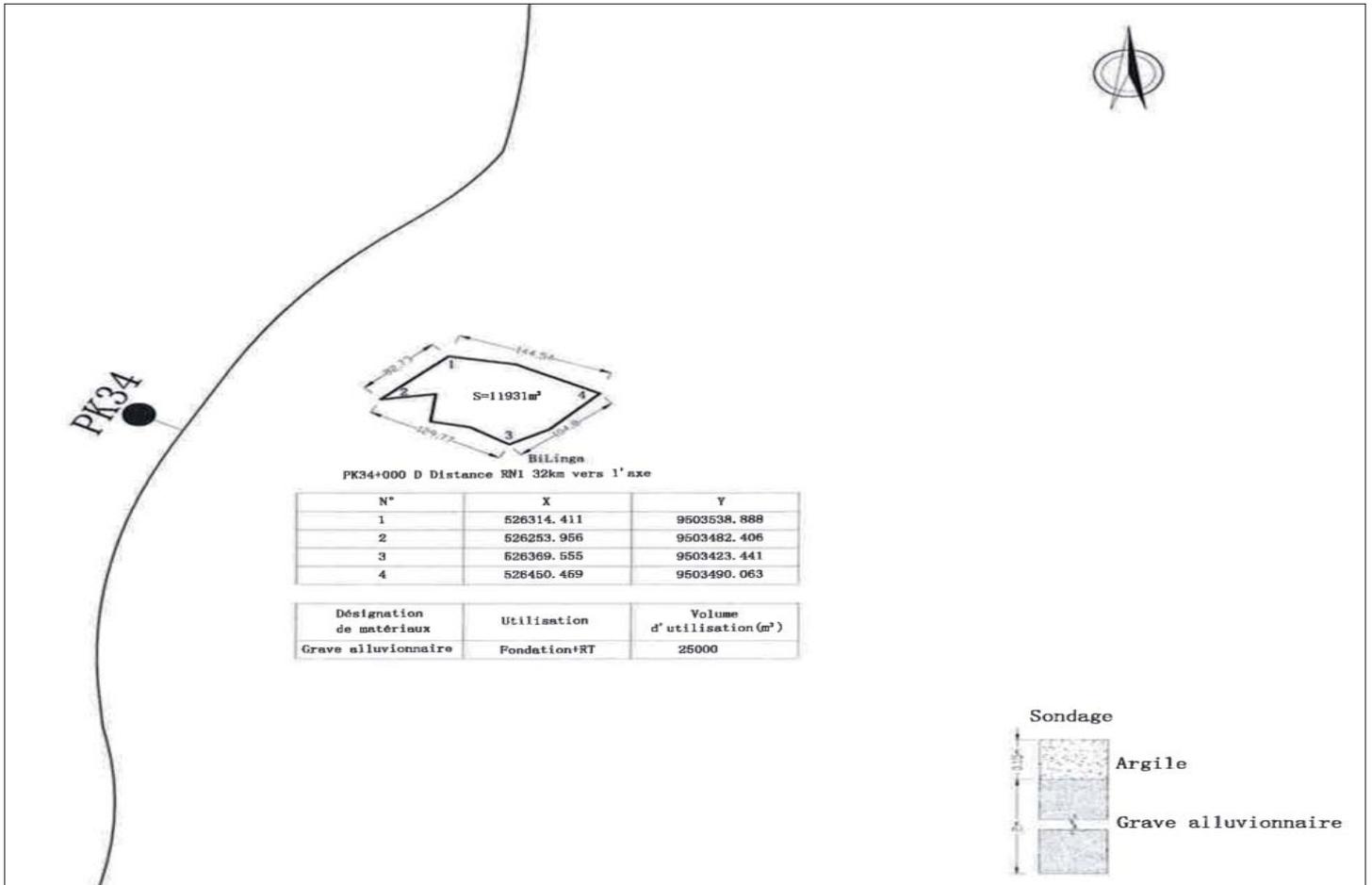
**Annexe 17 : Liste de bases, carrières, emprunts
et centrales de la RN1 pour la Mise en Concession**

N°	Type	Position	Gauche/Droite	Surface/ M2	Note
1	Base-vie	PK 8	G	76,305	Plan 1
2	Emprunt	PK 34	D	11,931	Plan 2
3	Carrière Louvoulou	8.9 km au Rond Point Malélé	D	45,618	Plan 3
4	Emprunt	PK 74+400	D	23,957	Plan 4
5	Emprunt	PK 150+950	G	7,598	Plan 5
6	Carrière	PK 151+200	G	31,622	Plan 6
7	Base-vie	PK 204	G	39,404	Plan 7
8	Emprunt	PK 206+800	G	23,287	Plan 8
9	Carrière	PK 220	G	30,211	Plan 9
10	Base-vie	PK 235	G	51,142	Plan 10
11	Base-vie	PK 263	D	29,645	Plan 11
12	Emprunt	PK 268+491	D	44,751	Plan 12
13	Carrière	PK 317	G	262,503	Plan 13
14	Centrale d'Enrobage	PK 317+300	D	58,349	Plan 14
15	Emprunt	PK 323+600	D	18,866	Plan 15
16	Carrière	PK 385+850	D	12,504	Plan 16
17	Emprunt	PK 447	G+D	50,876	Plan 17

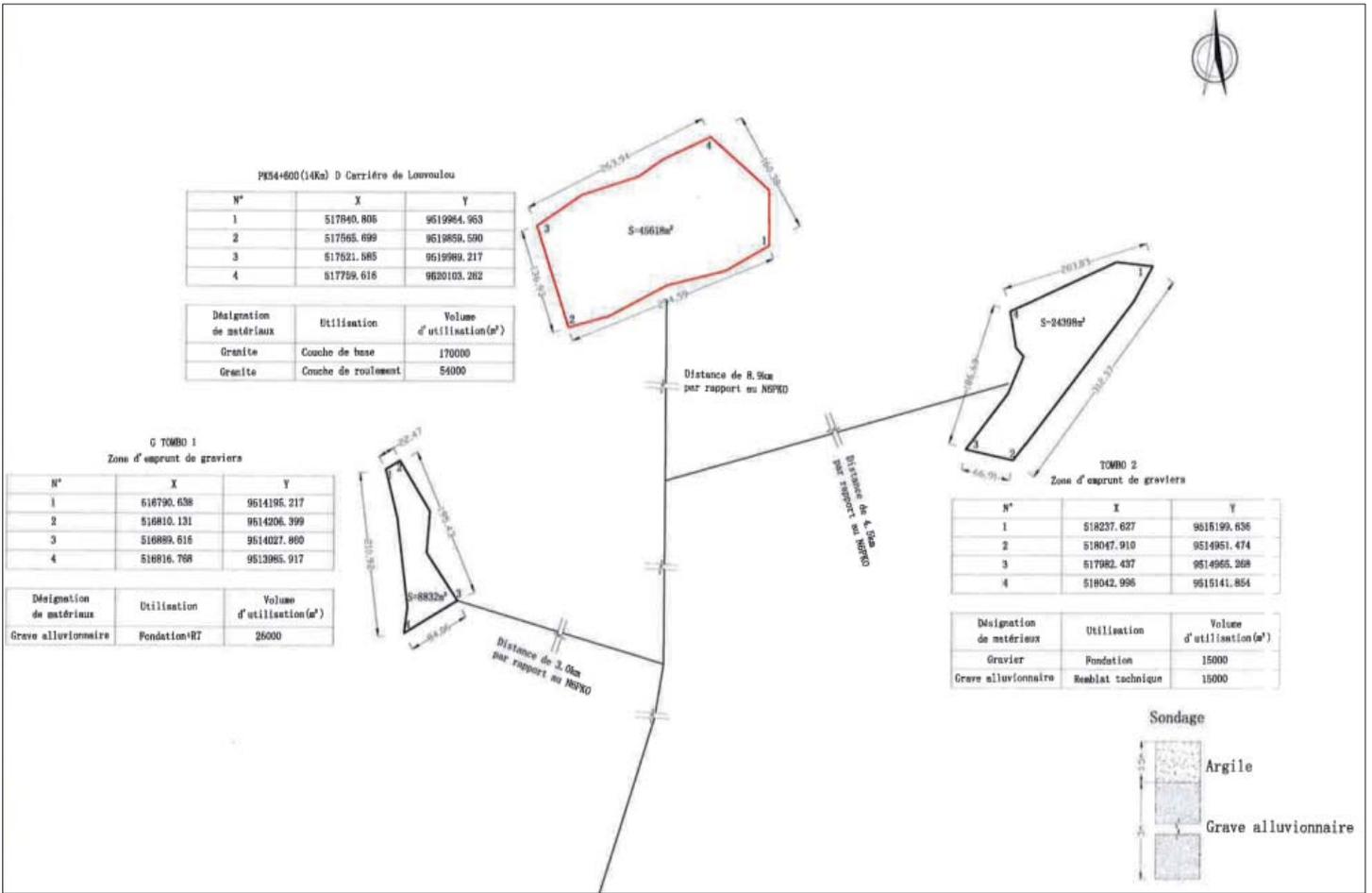
N° 1



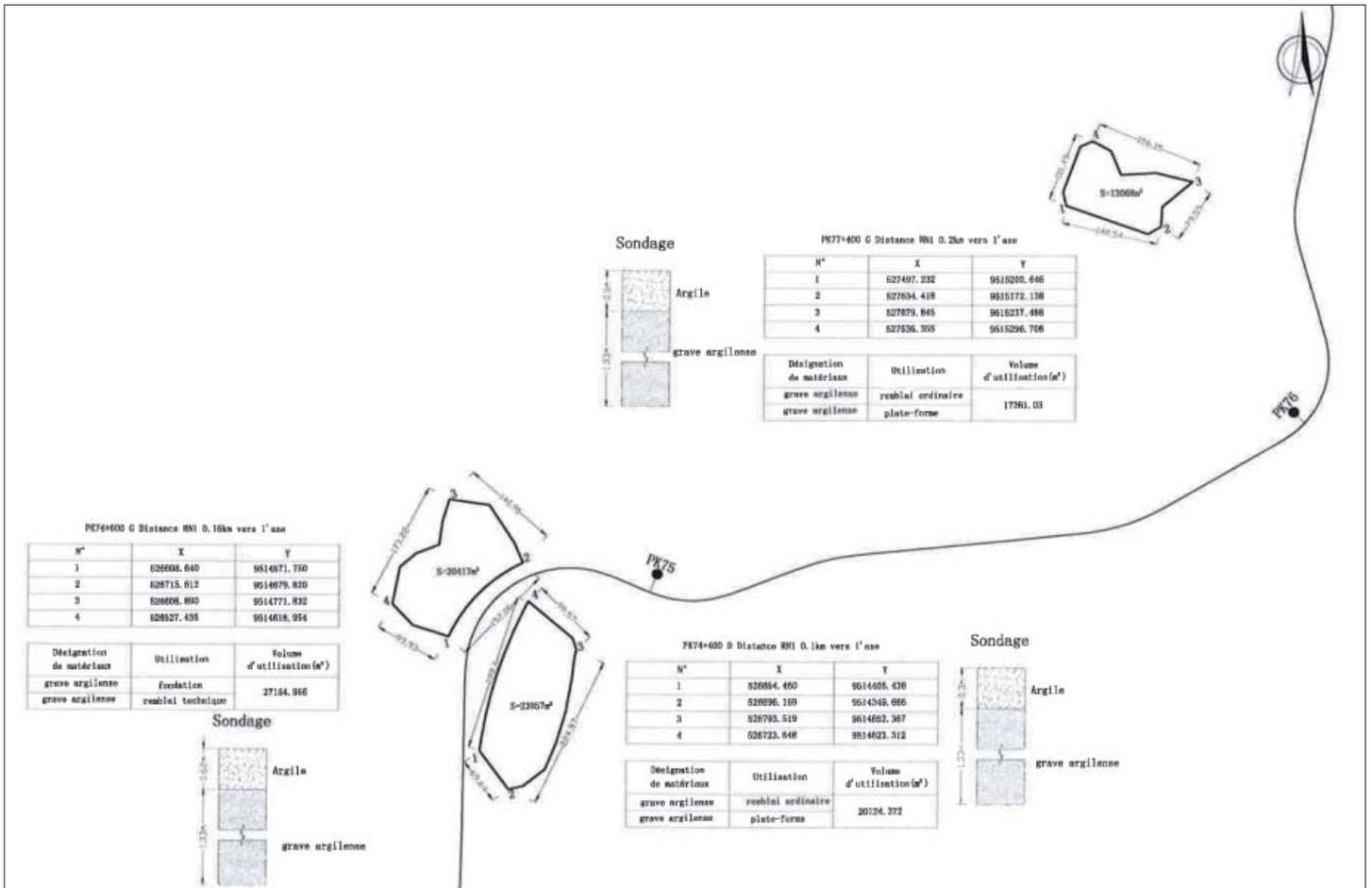
N° 2



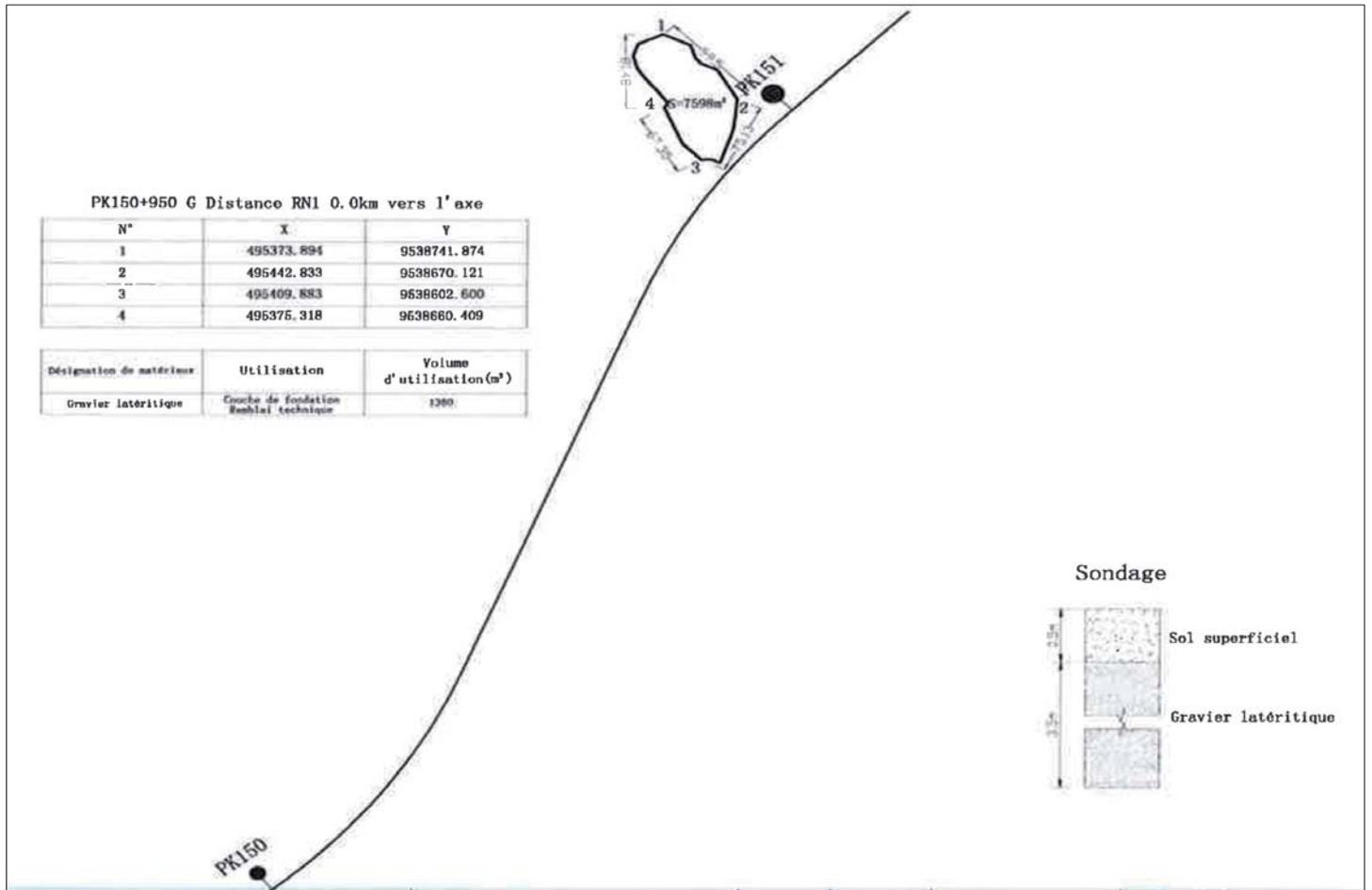
N° 3



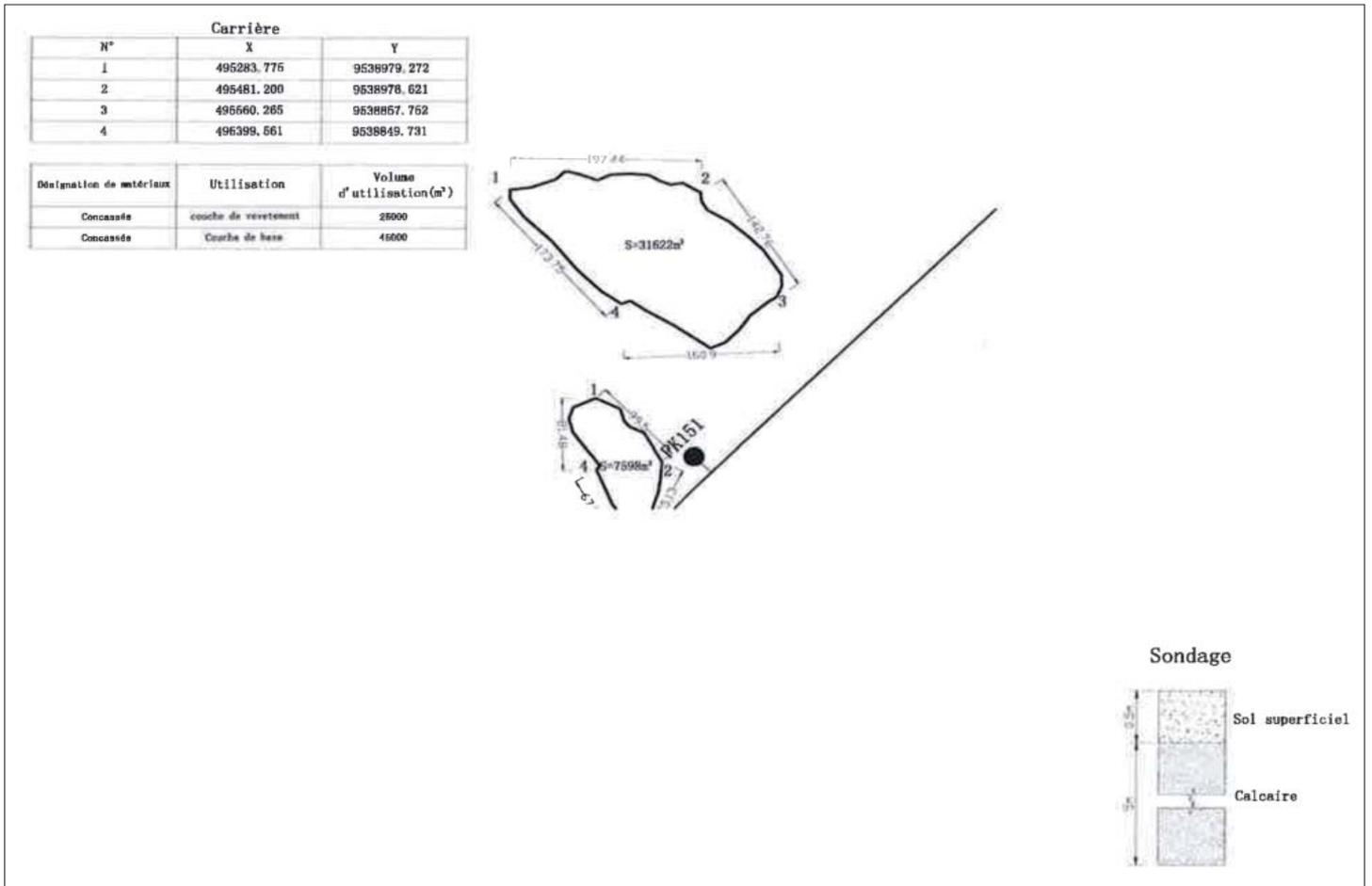
N° 4



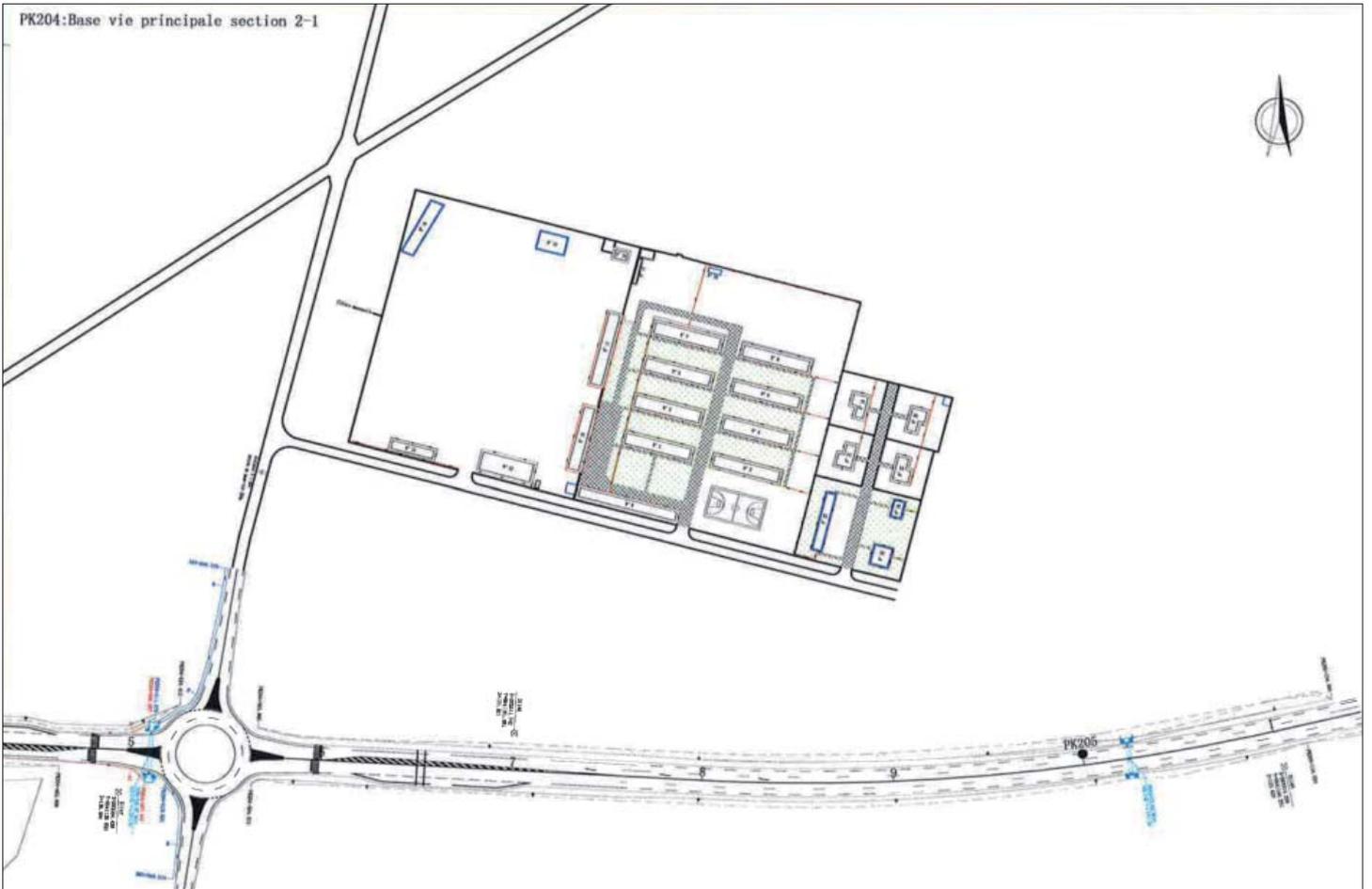
N°5



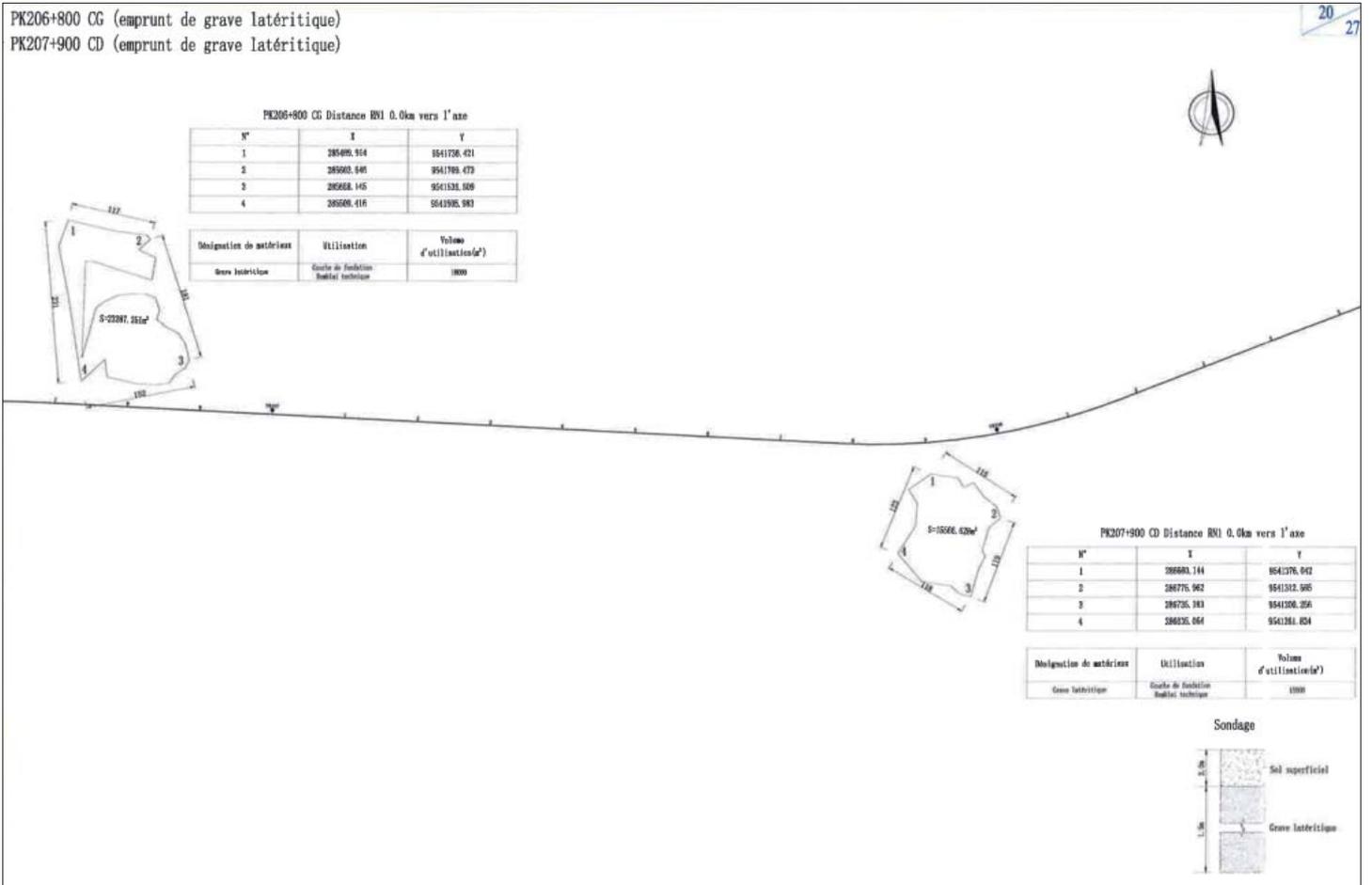
N° 6



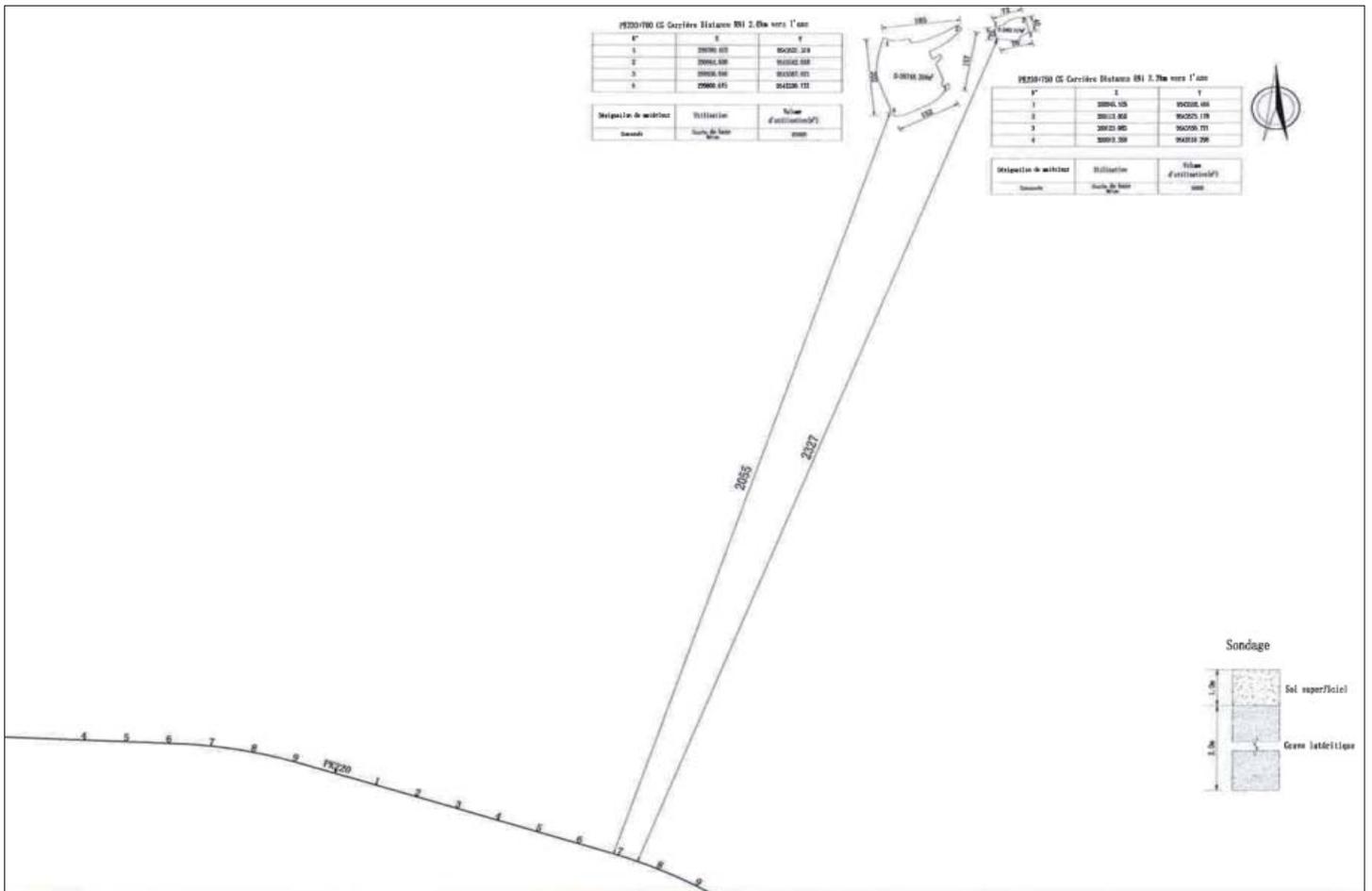
N° 7



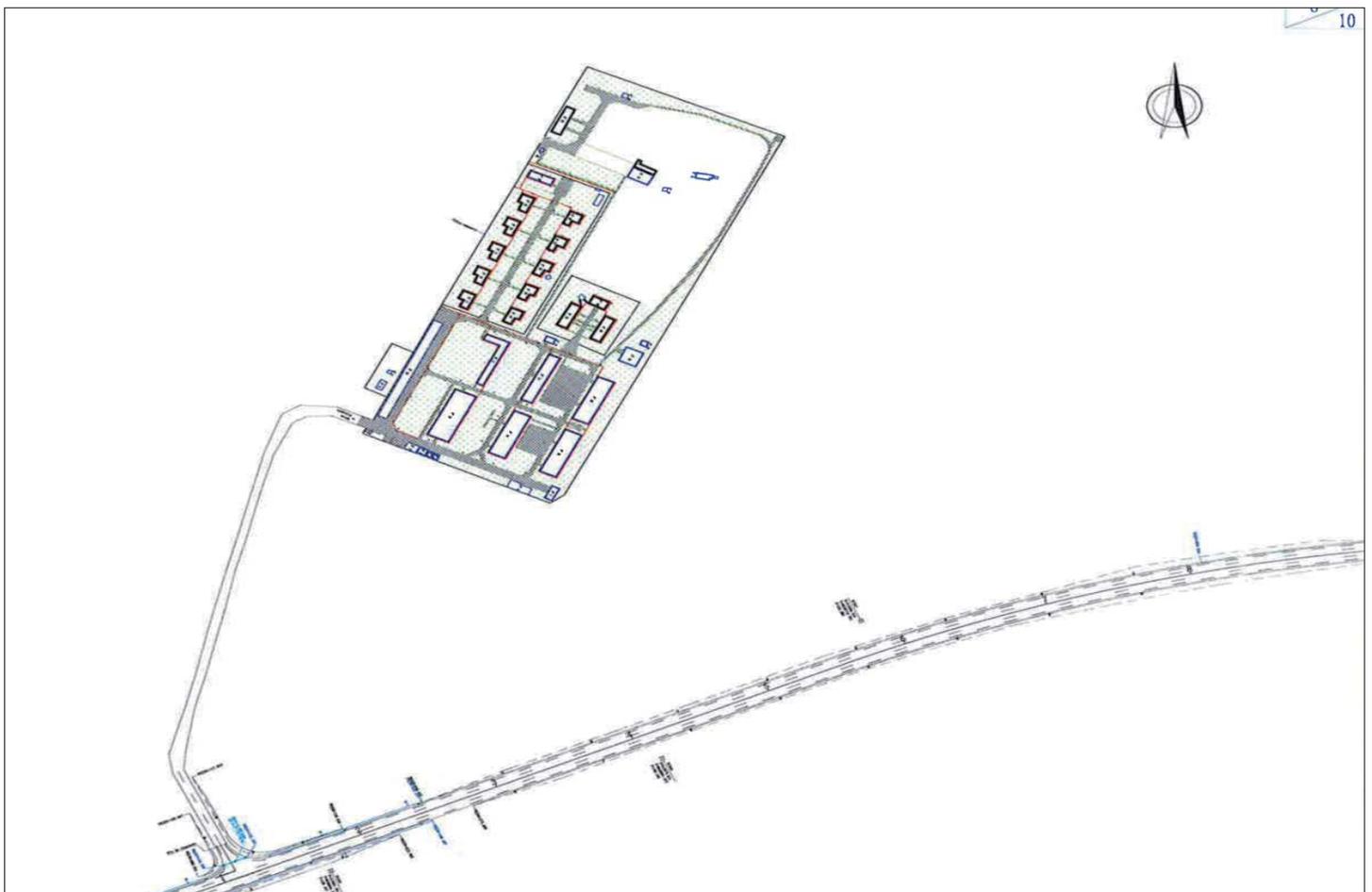
N° 8



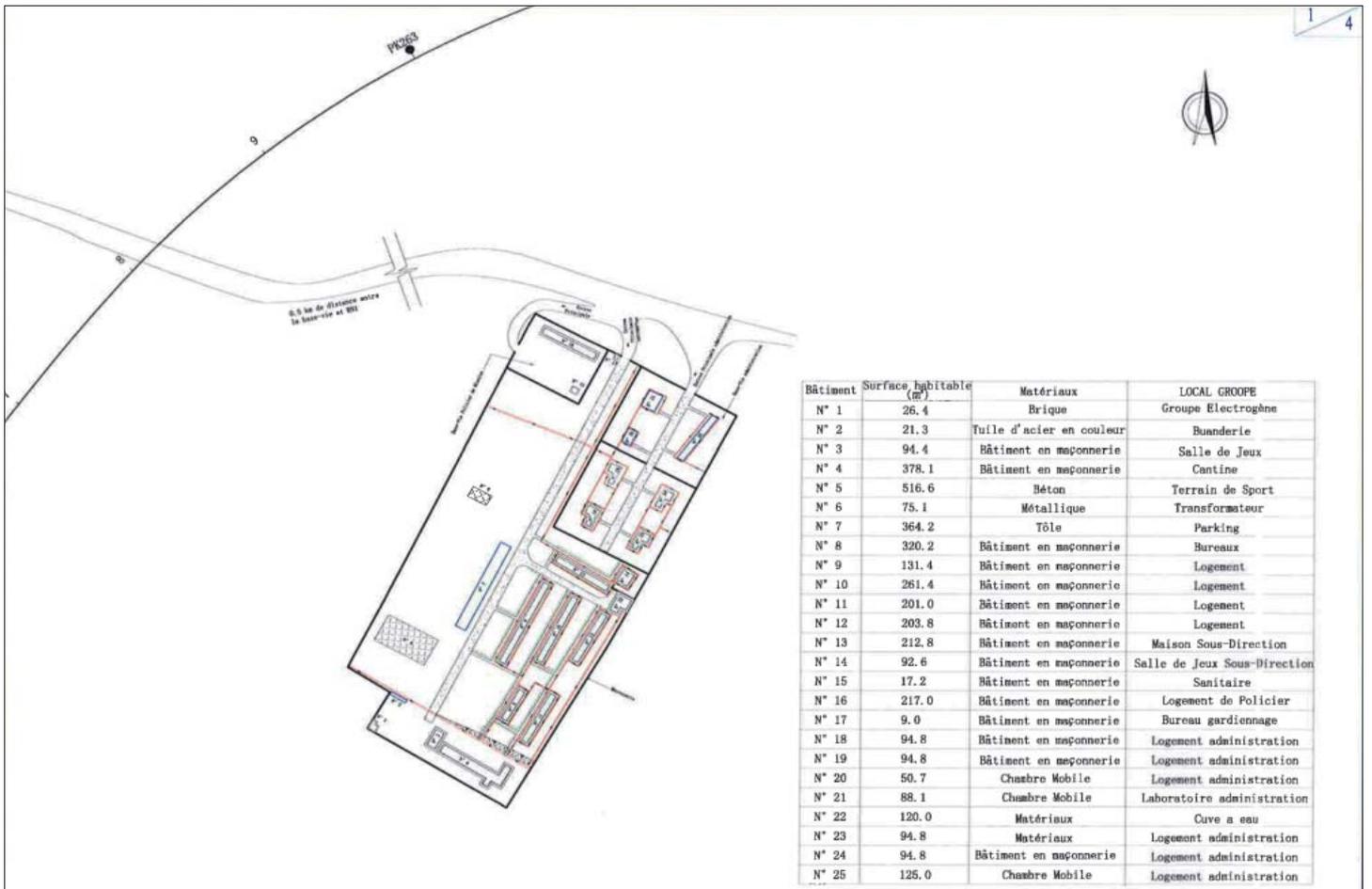
N° 9



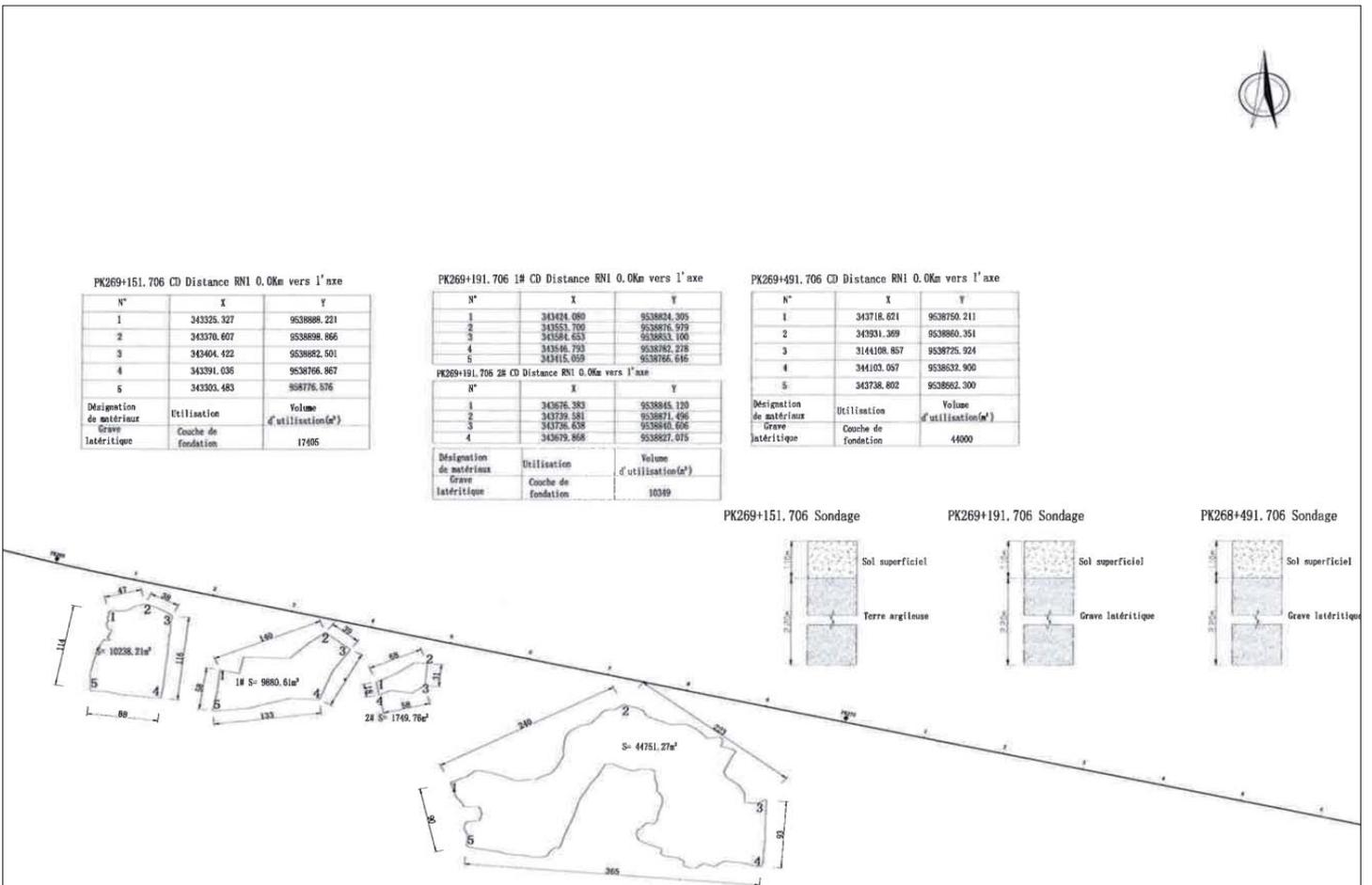
N° 10



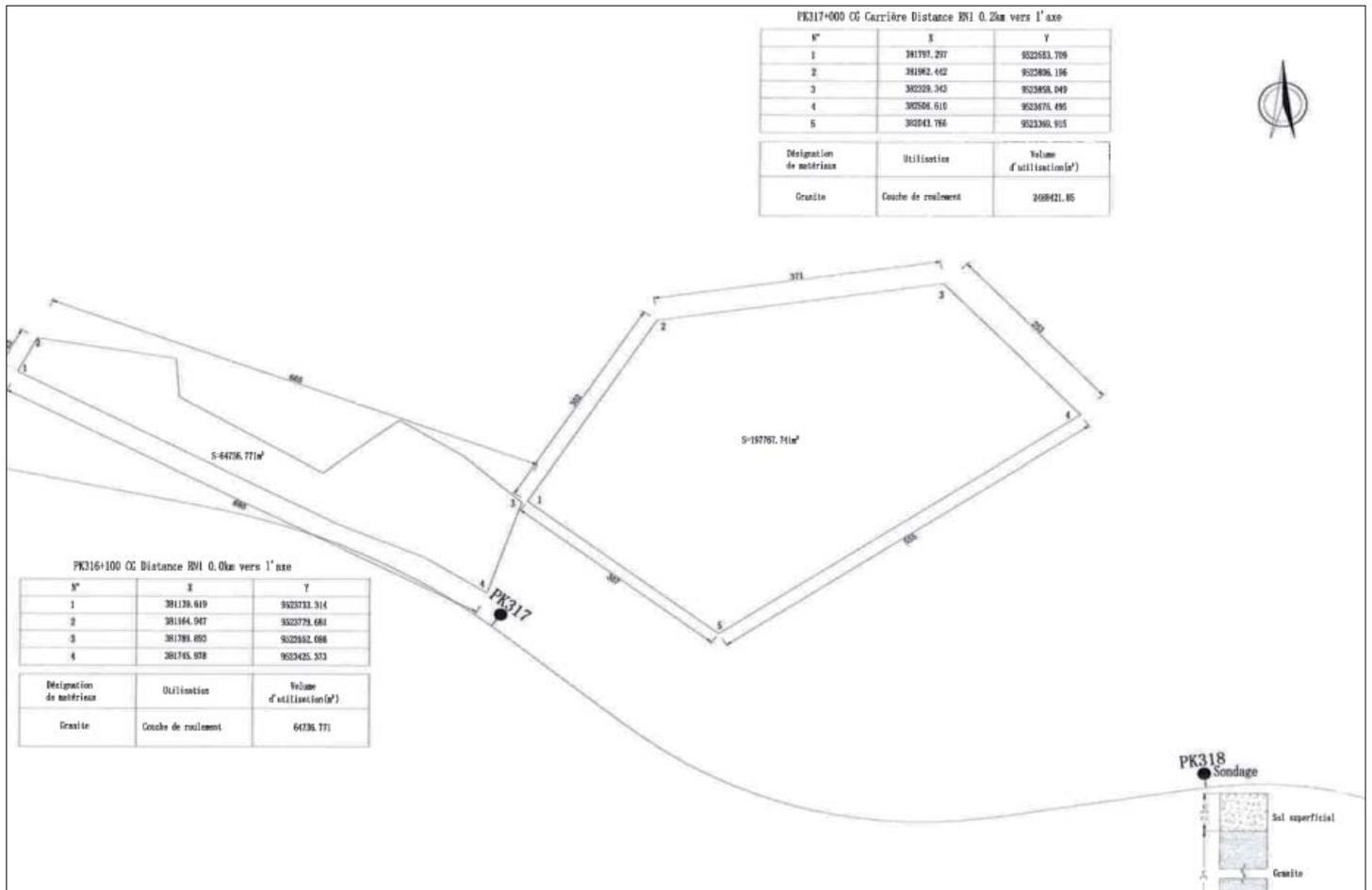
N° 11



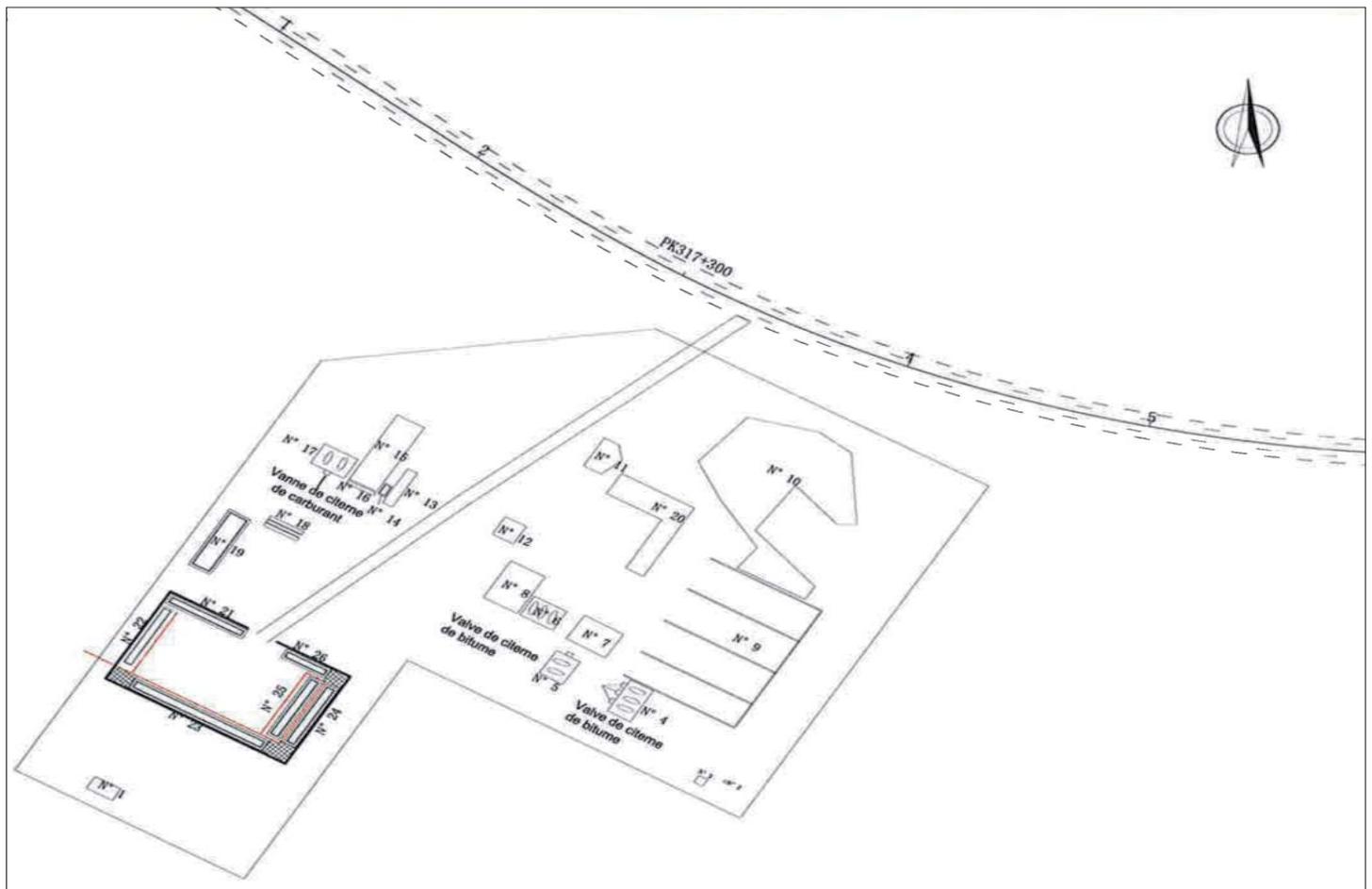
N° 12



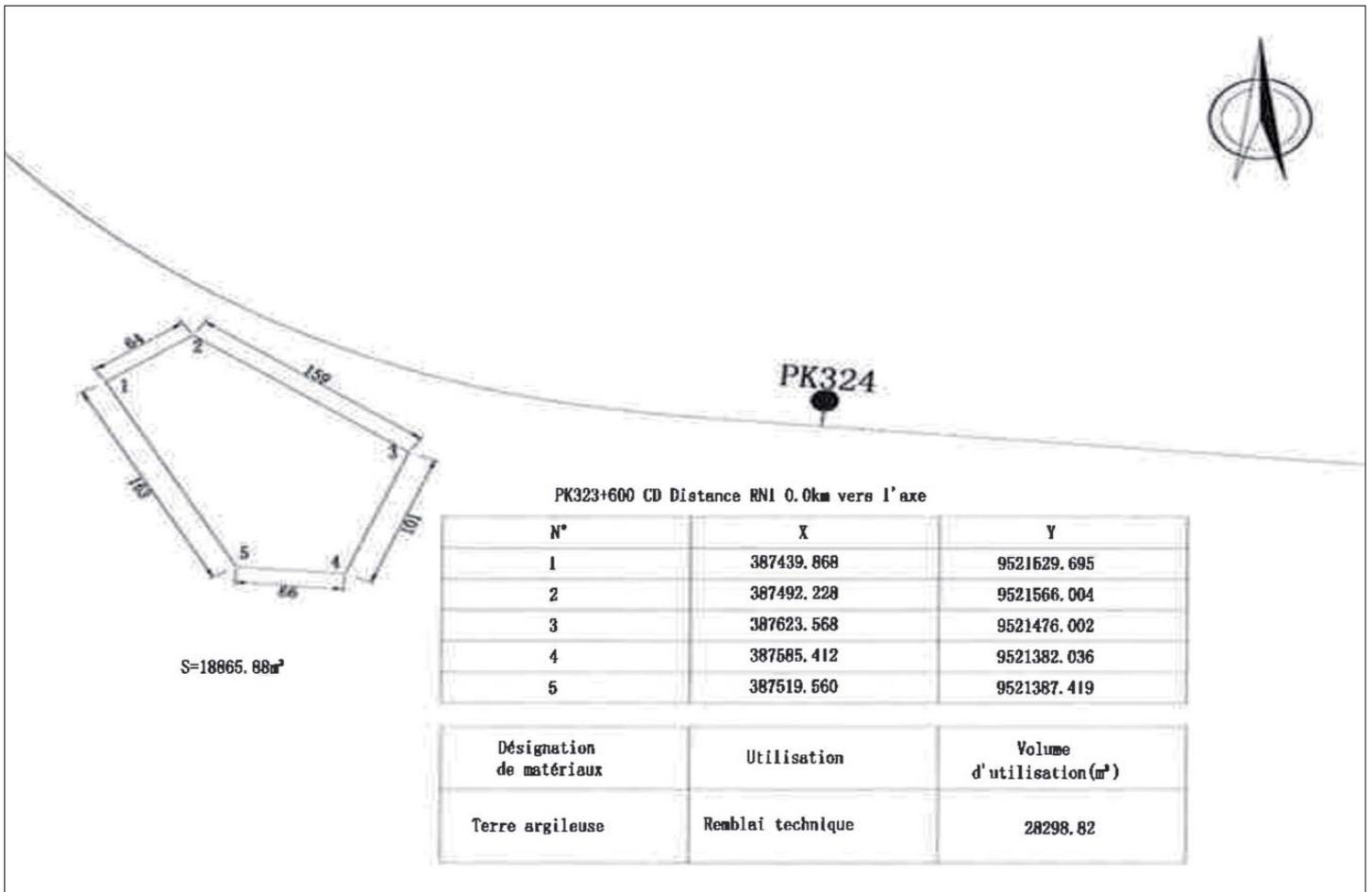
N° 13



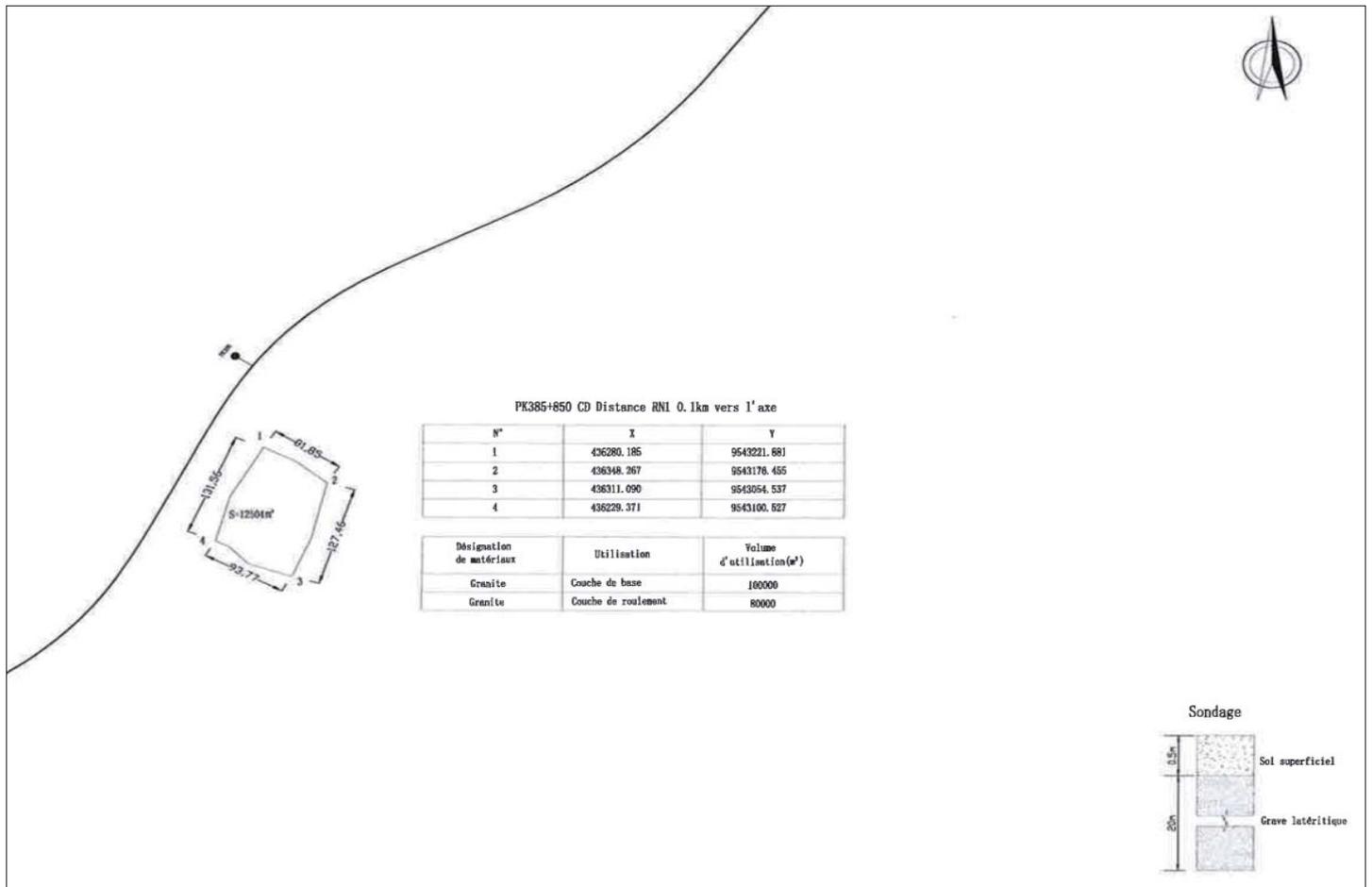
N° 14



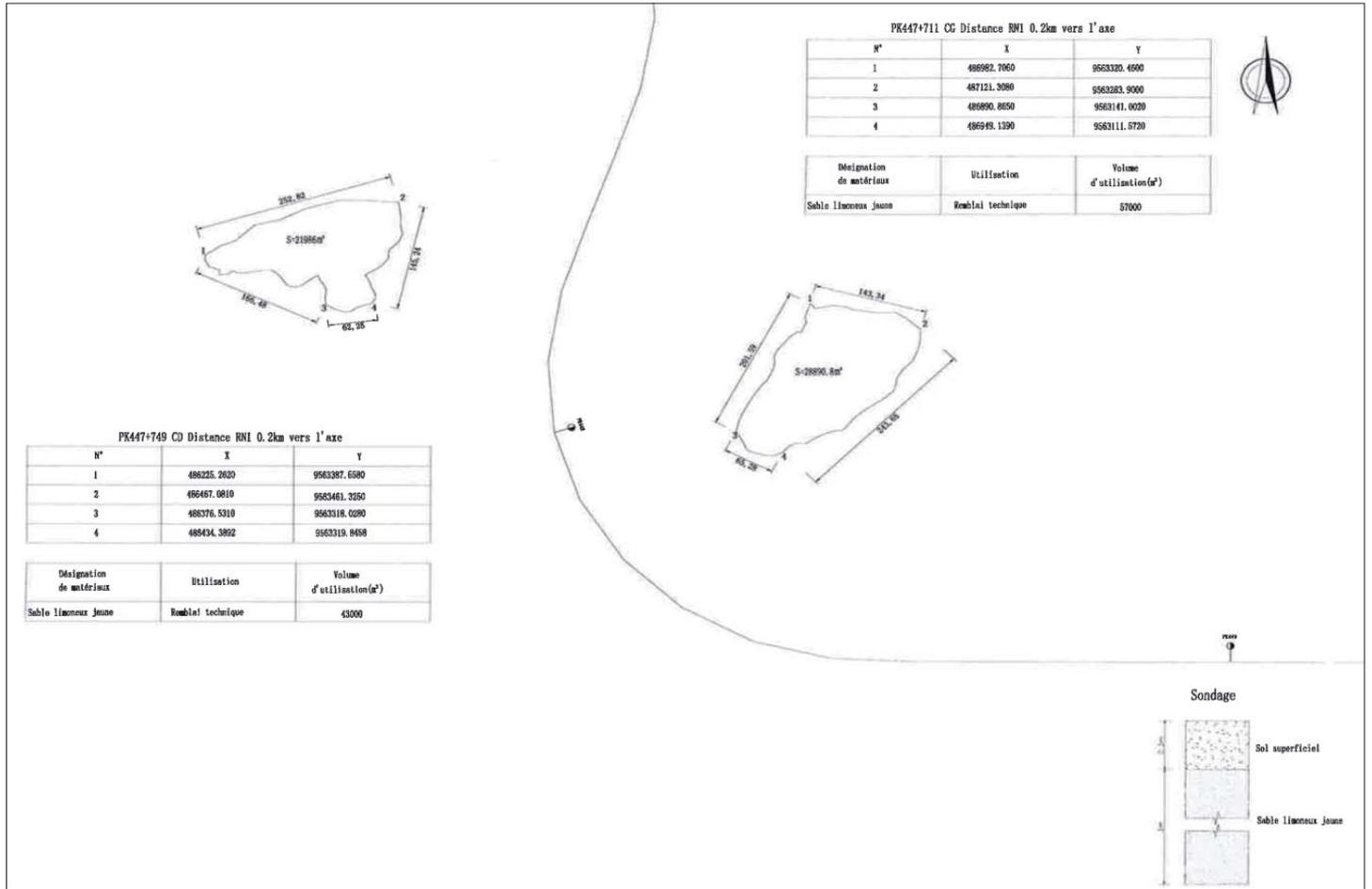
N° 15



N° 16



N° 17



Décret n° 2019-39 du 28 février 2019 instituant un droit de péage sur les axes du réseau concédé sur les routes nationales n° 1 (Pointe-Noire-Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli), et n° 2 (Brazzaville -Ouesso).

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu le règlement n° 04/01-UEAC-089-CM-06 du 3 août 2001 portant adoption du code communautaire révisé de la route ;

Vu la loi n° 7-2004 du 13 février 2004 portant protection du patrimoine routier national ;

Vu le décret n° 2004-168 du 26 avril 2004 instituant le droit de péage sur les axes bitumés du réseau routier national ;

Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2019-37 du 8 février 2019 portant approbation de la convention de délégation de service public sur la mise en concession des routes nationales n° 1 (Pointe-Noire-Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli) et n° 2 (Brazzaville-Ouesso) ;

En Conseil des ministres,

Décète :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : Il est institué un droit de péage sur les axes du réseau routier concédé des routes nationales n°1 (Pointe-Noire-Brazzaville), n° 1 bis (Brazzaville-Kinkala-Mindouli) et n° 2 (Brazzaville-Ouesso).

Article 2 : L'axe routier de la nationale n° 1 (RN 1) est déterminé ainsi qu'il suit :

- la route allant de Brazzaville (échangeur de Kintélé) à Pointe-Noire (échangeur de Mongo Kamba), en passant par le Rond-Point de Yié, le Rond-Point de Mindouli, le Rond-point de bolisie, le Rond-point de Malélé.

Les échangeurs de Kintélé et de Mongo Kamba font partie de la RN 1.

La RN 1 comprend les sections ci-après :

a) du rond-point de Mindouli au Péage de Mindouli (sur la RN 1bis) ;

b) du rond-point de Dolisie au péage de bolisie (sur la RN 3) ;

c) du rond-point de Malélé au péage de Malélé (sur la RN 6).

Article 3 : L'axe routier de la nationale n°1 Bis (RN1 bis) est déterminé ainsi qu'il suit :

- la route allant de Brazzaville (borne de Makana 1) à Mindouli (péage de Mindouli entrant sur la RN 1).
- la route nationale n° 1 bis comprend les sections ci-après :

a) de Makana 1 (y compris le péage Koubola) au carrefour de la RP24 (route de Boko) (« Section 1 de la RN 1 bis ») ;

b) du carrefour de la RP24 (route de Boko) au péage de Mindouli (« Section 2 de la RN 1 bis »).

Article 4 : L'axe routier de la nationale n° 2 (RN2) est déterminé ainsi qu'il suit :

- la route allant de Yié (rond-point de Yié) jusqu'à Ouesso (site prévu pour la construction de la gare routière de Ouesso).

Article 5 : Les axes du réseau routier national concédé sur la route nationale n° 1 (RN 1), n° 1 bis (RN 1 bis) et n° 2 (RN 2) comportent un ou plusieurs postes de contrôle de péage.

Le nombre de ces postes de contrôle de péage est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'équipement et de l'entretien routier, des transports, de l'aménagement, de l'équipement du territoire et des finances.

CHAPITRE II : DU DROIT DE PEAGE

Article 6 : Le droit de péage à chaque franchissement d'un poste de péage par les usagers est fixé en fonction de la classe de véhicule.

A chaque classe est attaché un tarif particulier. Les critères retenus pour la définition des classes sont les suivants :

a) la hauteur totale du véhicule ou de l'ensemble roulant ;

b) le poids total autorisé en charge (PTAC), en fonction de la masse en charge maximale admissible, sur les certificats d'immatriculation ;

c) le nombre d'essieux au sol du véhicule ou de l'ensemble roulant.

La classification des véhicules est fixée ainsi qu'il suit :

Classe	Définition (description)	Exemple
1	véhicule avec PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes et hauteur inférieure à 1,6 mètre	taxi berline 3 roues
2	véhicule ou ensemble roulant avec véhicule tracteur (remorque) avec PTAC Inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ou une hauteur égale ou supérieure à 1,6 mètre et inférieure à 3 mètres, excepté les minibus.	4x4
2b	véhicule avec PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ou une hauteur égale ou supérieure à 1,6 mètre et inférieure à 3 mètres, prévu pour le transport de personnes.	minibus
3	véhicules de 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres, soit un PTAC Supérieur à 3,5 tonnes prévu pour le transport de personnes.	autobus autocar
3b	véhicules de 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres, soit un PTAC à 3,5 tonnes prévus pour le transport de marchandises et de personnes.	camions « solo »
4	véhicules de plus de 2 essieux ayant soit une hauteur totale supérieure ou égale à 3 mètres soit un PTAC supérieur à 3,5 tonnes.	camion 3 essieux et plus semi-remorque grumier

Article 7 : Le droit de péage à chaque franchissement d'un poste de péage par les usagers sur les axes du réseau routier national concédé sur la route nationale 1 (RN 1), n° 1 Bis (RN 1 bis), et n° 2 (RN 2) est fixé en francs CFA et, est assujetti à la TVA et au centime additionnel ainsi qu'il suit :

	1	2	2b	3	3b	4
Tarifs (HT)	1 252	1 669	2504	10 851	16 694	33 389
Tarifs (TVA+CA)	1 500	2000	3 000	13 000	20 000	40 000

Article 8 : Le franchissement de tout poste de contrôle de péage est subordonné à l'acquittement des tarifs prévus à l'article 7 du présent décret. Un ticket de péage sera émis par la société concessionnaire.

Ce ticket indiquant la date doit être conservé jusqu'au prochain poste de contrôle de sortie de l'axe.

Article 9 : La gestion des stations de péage sur le réseau routier concédé des routes nationales n° 1 (RN 1), n° 1 bis (RN 1 bis) et n° 2 (RN 2) est assurée par le concessionnaire, avec l'assistance du représentant de la gendarmerie et/ou de la police selon les cas, responsable (s) de la sécurité, de l'ordre et de la régulation de la circulation des véhicules dans les stations de péage.

Les modalités d'intervention de la force publique seront déterminées dans les protocoles de coopération signés avec le concessionnaire conformément à la délégation de service public.

Article 10 : Sont exemptés du droit de péage :

- a) les piétons ;
- b) les engins à deux (2) roues non motorisés ;
- c) les agents et préposés du concessionnaire ainsi que ceux de ses soustraitants et des sociétés exploitant des installations annexes pour tous déplacements effectués dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions ;
- d) les véhicules de la force publique en service (police et forces armées congolaises à l'exclusion de tout autre véhicule et convoi non exempté) ;
- e) les véhicules des services de secours en service (pompiers, ambulances, sécurité civile).

Article 11 : Des formules d'abonnement pourront être consenties par le concessionnaire qui en fixera les modalités et tarifs.

Article 12 : Quiconque franchit de force un poste de péage ou y fait usage de faux doit s'acquitter immédiatement du double du montant qu'il devait payer, sous réserve des dispositions pénales prévues par la réglementation en vigueur.

CHAPITRE III : DISPOSITION FINALE

Article 13 : Le présent décret, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 28 février 2019

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Clément MOUAMBA

Le ministre de l'équipement et de l'entretien routier,

Emile OUOSSO

Le ministre de l'aménagement, de l'équipement
du territoire, des grands travaux,

Jean Jacques BOUYA

Le ministère des transports et de l'aviation civile
et de la marine marchande,

Fidèle DIMOU

Le ministre des finances et du budget,

Calixte NGANONGO

Le ministre de la défense nationale,

Charles Richard MONDJO

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,

Raymond Zéphirin MBOULOU

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville