

DECRET n° 89-72 du 20 juin 1989 portant concession de l'aéroport international de Lomé-Tokoin et définition du cahier des charges.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport du ministre du commerce et des transports ;

Vu la constitution, notamment en son article 15 ;

Vu le décret n° 80-184/PR/MCT du 26 juin 1980 portant définition des attributions et organisation du ministère du commerce et des transports ;

Vu la loi organique n° 82-5 du 16 juin 1982 relative aux sociétés d'économie mixte ;

Vu le décret n° 82-177 du 30 juin 1982 portant application des lois organiques relatives aux sociétés d'Etat, établissements publics à caractère économique et aux sociétés d'économie mixte ;

Vu le décret n° 86-85 du 20 mai 1986 portant création et organisation de la société aéroportuaire de Lomé-Tokoin (S.A.L.T.) ;

Le conseil des ministres entendu ;

D E C R E T E :

Article premier — Conformément à l'article 2 — 1er alinéa — du décret n° 86-85 susvisé, l'Etat confie à la société aéroportuaire de Lomé-Tokoin (S.A.L.T.) la gestion des installations commerciales de l'aéroport de Lomé-Tokoin, sur la base du cahier des charges annexé au présent décret dont il fait partie intégrante.

Art. 2 — Le présent cahier des charges a pour objet de définir le contenu de la concession dudit aéroport par l'Etat, concédant, à la société aéroportuaire de Lomé-Tokoin (S.A.L.T.), concessionnaire.

Il définit les droits et obligations du concessionnaire dans l'accomplissement des missions qui lui sont confiées.

Il fixe la consistance des infrastructures, bâtiments et équipements affectées à la concession ainsi que leur statut juridique.

Art. 3 — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

Art. 4 — Le ministre du commerce et des transports et le ministre de l'industrie et des sociétés d'Etat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 20 juin 1989

Général Gnassingbé EYADEMA

CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION DE L'AEROPORT DE LOME-TOKOIN

TITRE I :

DEFINITION ET NATURE DE LA CONCESSION

Article premier — *Objet de la concession*

La présente concession a pour objet d'assurer l'établissement, l'entretien, le renouvellement et le développement des ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport et aux activités qui s'y rattachent, à l'exception des missions confiées à l'ASECNA, telles qu'elles sont énumérées à l'annexe I.

A cet effet, le concessionnaire doit mettre en œuvre les moyens nécessaires pour :

a) — l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et le développement des installations commerciales, des aires de manœuvre et du domaine foncier et immobilier de l'aéroport de Lomé-Tokoin ;

b) — le financement des investissements et du renouvellement des installations, ainsi que le remboursement des emprunts correspondants ;

c) — l'embarquement, le débarquement, le transit et l'acheminement des passagers, des marchandises et du courrier aériens, à l'exclusion des activités d'assistance à l'escale assurées par la société multinationale Air Afrique ;

d) — l'accueil, l'information ainsi que tous autres services pour répondre aux besoins des usagers et du public ;

e) — la liaison avec les organismes et les aéroports internationaux, afin de répondre aux besoins du trafic aérien en matière d'infrastructure et d'installations commerciales ;

f) — la prise de participation dans des sociétés dont l'objet social se rattache directement ou indirectement à son objet propre et qui présentent un intérêt pour l'exploitation et le développement aéroportuaires.

Art. 2 — *Domaine concédé*

Pour permettre au concessionnaire d'assurer les missions définies à l'article premier, l'Etat incorpore dans le domaine de la concession tous les biens actuellement disponibles sur l'aéroport à l'exception de ceux qu'il met à la disposition de l'ASECNA ou qu'il garde pour son propre usage.

La liste des biens ainsi incorporés à la concession est annexée au présent cahier des charges (annexe 2, ainsi que le plan de l'emprise aéroportuaire concédée (annexe 3). Le concessionnaire les accepte en l'état où ils se trouvent.

Le concessionnaire recevra la maîtrise d'ouvrage des marchés de travaux et prestations engagés par l'Etat togolais pour les activités de l'aéroport de Lomé-Tokoin entrant dans la concession.

Le concessionnaire sera substitué à l'Etat togolais dans les droits et obligations de l'emprunteur dans le cadre des conventions de financement pour des développements de l'aéroport de Lomé entrant dans la concession.

Les biens acquis par le concessionnaire sont incorporés à la concession sans qu'il soit nécessaire de modifier le présent cahier des charges ou ses annexes. Le concessionnaire soumet annuellement à l'autorité con-

cedante, et dans les formes définies par celle-ci, un inventaire physique des biens mobiliers et immobiliers de la concession.

L'Etat peut incorporer, en cours de concession de nouveaux biens. Cette incorporation est prononcée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile aux fins de mise à jour de la liste définie au deuxième alinéa du présent article.

Art. 3 — *Service d'escale*

Le concessionnaire est responsable de la bonne utilisation des aires de trafic, ainsi que des bâtiments et installations utilisés pour les opérations d'escale.

Le concessionnaire prend toutes les dispositions utiles pour assurer aux compagnies aériennes et autres exploitants d'aéronefs la possibilité de trouver sur l'aéroport les services d'escale qui leur sont nécessaires.

A ce titre, il doit veiller à ce que les services d'assistance en escale soient rendus conformément aux normes internationales en la matière, en particulier en ce qui concerne l'égalité de traitement des usagers et la continuité de l'exploitation.

Le concessionnaire peut faire des recommandations à l'autorité concédante en vue d'améliorer l'assistance en escale.

Art. 4 — *Liaison entre l'aéroport et le centre urbain*

Dans le cadre de la réglementation en vigueur, le concessionnaire doit veiller à l'organisation dans les meilleures conditions du transport des passagers, des bagages et des marchandises entre l'aéroport et le centre urbain.

Le concessionnaire détermine, dans les limites réglementaires, les conditions d'exploitation de ces services de desserte.

Art. 5 — *Activités commerciales dans l'emprise de l'aéroport*

Le concessionnaire est chargé de prendre toutes dispositions et définir tout règlement pour le bon exercice des activités commerciales nécessaires dans l'emprise de l'aéroport.

Art. 6 — *Contrats ou engagements conclus avec des tiers antérieurement à la mise en vigueur de la concession*

1 — Le concessionnaire, du seul fait de la concession qui lui est octroyée, est substitué à l'autorité concédante dans l'exercice des droits et obligations de cette dernière au regard des tierces personnes qui seraient bénéficiaires de tout contrat portant location, autorisation ou permission d'occupation sur les éléments de la concession.

En conséquence, le concessionnaire prend à sa charge toutes les responsabilités techniques, administratives et financières découlant pour l'autorité concédante des engagements contractés par cette dernière, dont il reconnaît avoir pris connaissance.

2 — Le concessionnaire ne reprend aucune des

dettes et créances nées de l'exploitation précédente par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar.

Art. 7 — *Caractère de la concession*

Le concessionnaire n'est fondé à élever aucune réclamation dans le cas où, après l'avoir entendu et lui avoir offert la préférence, l'autorité concédante autoriserait en faveur de tiers l'exploitation d'outillage privés, avec obligation de service public, qui seraient utiles à l'aéroport ou au transport aérien. Mais, si ces outillages sont installés dans l'emprise de la concession, les titulaires des autorisations versent au concessionnaire les redevances dues pour l'occupation des terrains et locaux dépendant de la concession.

Art. 8 — *Activités sous-traitées*

Le concessionnaire peut, avec l'agrément de l'autorité concédante, sous-traiter l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie des ouvrages, installations, matériels et services concédés et la perception des redevances correspondantes.

Dans ce cas, il demeure personnellement responsable envers l'autorité concédante et envers les tiers de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

TITRE II

OPERATIONS D'EQUIPEMENT ET TRAVAUX D'ENTRETIEN

Art. 9 — *Elaboration des programmes*

Les programmes annuels d'équipement du concessionnaire sont établis en concertation avec l'autorité concédante.

Ces programmes engagent exclusivement la responsabilité du concessionnaire, maître de l'ouvrage, nonobstant l'intervention de l'autorité concédante, sauf faute de celle-ci.

Art. 10 — *Réalisation des programmes*

1 — Les avant-projets sommaires de travaux ou de fournitures établis par le concessionnaire sont communiqués à l'autorité concédante qui se réserve le droit de prescrire, ou de recommander, le concessionnaire entendu, les modifications qu'elle juge nécessaires ou souhaitables.

2 — Les travaux et fournitures sont exécutés conformément aux clauses et conditions générales, prescriptions communes et notes techniques en vigueur dans les services du ministère chargé de l'aviation civile.

3 — Le ministre chargé de l'aviation civile peut vérifier la conformité des travaux exécutés avec les avant-projets sommaires qui lui ont été présentés.

Art. 11 — *Sujétions diverses*

Sont à la charge du concessionnaire les modifications qui doivent être apportées aux ouvrages et installations ne dépendant pas de la concession, du fait des travaux entrepris par le concessionnaire, même si

ces modifications affectent des ouvrages ou des installations situées hors de l'emprise de la concession.

Art. 12 — Entretien et fonctionnement

Les terrains bâtiments, ouvrages, installations, matériels et objets mobiliers incorporés à la concession ou mis à sa disposition sont maintenus en bon état d'entretien et de fonctionnement par le concessionnaire de manière à toujours convenir à l'usage auquel ils sont destinés.

En cas de négligence du concessionnaire, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider une inspection de la concession. Au vu du rapport établi à la suite de cette inspection, il peut décider l'exécution d'office et aux frais du concessionnaire, à la suite d'une mise en demeure non suivie d'effet, des travaux qui incombent à ce dernier.

TITRE III

EXPLOITATION

Art. 13 — Consignes d'exploitation

Les installations et services concédés sont exploités selon des consignes établies par le concessionnaire en coordination avec l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar.

Ces consignes précisent les conditions dans lesquelles les usagers de l'aéroport peuvent utiliser les services de la concession et notamment les horaires de fonctionnement de ces services.

Elles sont soumises pour approbation à l'autorité concédante. Elles sont portées à la connaissance des usagers et du public par tous les moyens appropriés.

En cas d'urgence, et à la requête de l'autorité concédante, le concessionnaire est tenu de mettre immédiatement les installations et services de la concession à la disposition des usagers même en dehors des horaires normaux prévus dans les consignes d'exploitation.

Art. 14 — Contrôle technique de l'exploitation

L'exploitation des installations et services concédés est faite sous le contrôle de la direction de l'aviation civile.

Art. 15 — Règlements généraux et de police

Le concessionnaire est soumis aux lois et règlements généraux et de police et notamment aux dispositions réglementaires spécifiques qui pourraient être arrêtées pour préciser les mesures de police applicables sur l'aéroport.

En particulier, le concessionnaire applique les consignes de sûreté émises par l'autorité concédante. Il doit notamment s'assurer que l'aménagement général de l'aéroport satisfait en permanence les normes de séparation entre la zone publique de l'aéroport et le reste de l'aéroport définies par l'autorité concédante.

En cas de besoin, sur demande et sous la responsabilité de l'Etat, le concessionnaire prête le concours

de ses agents pour l'exécution des mesures de police applicables sur l'aéroport.

Art. 16 — Police de l'exploitation

Le concessionnaire est responsable de la police d'exploitation destinée à garantir le bon fonctionnement des installations concédées.

Art. 17 — Traitement des usagers

1 — Ordre d'admission

Sous réserve des priorités qui seraient prescrites par les consignes d'exploitation prévues à l'article 13 du présent cahier de charges, ou, en cas d'urgence, par l'autorité concédante, les installations et matériels de la concession sont mis à la disposition des usagers suivant l'ordre des demandes déposées par ceux-ci.

Si les usagers ne prennent pas les mesures nécessaires pour utiliser les installations et matériels mis à leur disposition, le concessionnaire peut en autoriser immédiatement l'usage par le premier des demandeurs qui est en mesure de les utiliser.

2 — Egalité de traitement

A moins d'une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile, le concessionnaire ne peut consentir à aucun usager, directement, indirectement ou sous quelque forme que ce soit, des avantages qui ne sont pas offerts aux autres usagers qui utilisent dans les conditions les éléments de la concession.

Art. 18 — Continuité des services concédés

1 — Obligation de continuité

Si, pour quelque cause que ce soit, les services confiés au concessionnaire se trouvent interrompus en totalité ou en partie momentanée ou définitivement, l'autorité concédante, après avoir constaté l'interruption et mis le concessionnaire en demeure de reprendre le service, le cas échéant sans délai, peut prendre immédiatement toutes les mesures conservatoires qu'elle juge nécessaires en vue d'assurer provisoirement la marche desdits services et sans que le concessionnaire puisse formuler de ce fait une réclamation quelconque.

Sauf si l'interruption est due à un cas de force majeure ou à une cause indépendante de la volonté du concessionnaire, l'exploitation provisoire est faite aux frais et risques du concessionnaire.

Dans tous les cas, l'autorité concédante peut confier à un tiers de son choix le soin d'assurer les services interrompus par le concessionnaire.

2 — Dérégulation à l'obligation de continuité

Quand le concessionnaire juge qu'il y a danger ou inconvénient grave à continuer le travail entrepris au moyen des installations et matériels, les usagers doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même lorsque l'interruption du travail est occasionnée par un défaut des installations ou des matériels mis à leur disposition.

Toutefois, le montant des redevances dues au concessionnaire est calculée en fonction de l'utilisation effective de ces installations et matériels.

Art. 19 — Installations et services nécessaires aux administrations chargées du contrôle aux frontières sur l'aéroport

1 — Le concessionnaire est tenu d'aménager et d'entretenir sur l'aéroport les locaux et installations nécessaires à l'accomplissement des formalités de contrôle aux frontières. Il en assure gratuitement l'éclairage et le nettoyage ; il les dote des installations téléphoniques nécessaires.

Le concessionnaire réalise à ses frais dans les locaux les aménagements intérieurs ayant le caractère d'immeubles par destination.

2 — L'importance de ces locaux et installations est déterminée dans le cadre des programmes prévus à l'article 8 du présent cahier des charges.

Les administrations concernées déterminent, en coordination avec le concessionnaire, les horaires de fonctionnement de leurs services dans la mesure où il n'est pas jugé utile que ces horaires soient identiques à ceux définis à l'article 13 du présent cahier des charges.

Des protocoles d'accord peuvent, en tant que de besoin, être signés entre le concessionnaire et les administrations concernées.

3 — Si d'autres locaux sont demandés pour l'usage privatif des administrations intéressées, le concessionnaire n'est tenu de les fournir qu'à condition de recevoir de ces administrations :

— soit une contribution financière couvrant les dépenses d'investissement ou d'aménagement à effectuer.

— soit le paiement d'une redevance d'occupation aux conditions générales et barèmes établis pour les locaux de même nature dans les bâtiments analogues de l'aéroport.

Aucune prestation gratuite ne peut être demandée au concessionnaire au titre de ces locaux par les concernées.

Art. 20 — Registre des réclamations

Il est tenu sur l'aéroport, dans un bureau du concessionnaire ouvert aux usagers, un registre coté et paraphé destiné à recevoir les réclamations et observations que ces dernières auraient à formuler.

L'autorité concédante peut le consulter à tout moment et requérir du concessionnaire toutes explications sur la suite qu'il donne à ces réclamations. Ces informations sont portées sur ce même registre.

Art. 21 — Renseignements statistiques

Le concessionnaire doit fournir au ministre chargé de l'aviation civile, dans les formes et aux époques fixées par ce dernier, des états comportant tous renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation

des services qu'il assure en application du présent cahier des charges. La direction de l'aviation civile communique directement, ou par l'intermédiaire de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar, les statistiques qu'elle recueille, utiles à son exploitation.

TITRE IV

REGIME DE RESPONSABILITE

Art. 22 — Responsabilité du concessionnaire

Le concessionnaire est responsable du respect des normes imposées par l'Etat pour la réalisation des travaux, l'acquisition des matériels ou la gestion des services dont il a la charge, mais non des conséquences que pourrait comporter la détermination desdites normes.

Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion des opérations assurées par le concessionnaire, et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du concessionnaire dans les conditions de droit commun.

Art. 23 — Rénonciation à certaines réclamations

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer à l'Etat aucune indemnité en raison :

— soit de l'état des éléments non concédés de l'aéroport ou de son accès ;

— soit d'une interruption totale ou partielle ou d'une gêne apportée à son exploitation, qui résulterait de travaux entrepris dans les parties non concédées de l'aéroport, ou de mesures temporaires d'ordre ou de police prescrites par les autorités compétentes, et sous réserve qu'aient été menées en temps voulu les concertations utiles ;

— soit d'une autre cause quelconque provenant d'une utilisation de l'aéroport conforme à son objet.

Art. 24 — Risques divers et assurances

Dans le cadre de sa concession et sous réserve de l'article 22, le concessionnaire garantit l'autorité concédante contre le recours des tiers.

Le concessionnaire se garantit contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de sa concession.

Dans le cadre de la concession, le concessionnaire se garantit contre le risque d'incendie des installations concernées.

Les polices d'assurance que le concessionnaire souscrit pour couvrir ces risques peuvent contenir une clause spéciale permettant d'en étendre le bénéfice aux usagers de l'aéroport, sur leur demande et moyennant le paiement au concessionnaire d'une redevance particulière.

Le concessionnaire exige des usagers qui n'ont pas adhéré aux polices souscrites par lui qu'ils justifient d'une assurance particulière.

TITRE V

DISPOSITIONS FINANCIERES

Art. 25 — *Redevances*

En contrepartie des dépenses qu'il s'engage à faire dans le cadre de la concession, ou de celles qui seraient mises à sa charge par des dispositions législatives ou réglementaires, et en rémunération des services qu'il rend aux usagers et au public, le concessionnaire est autorisé à percevoir les redevances suivantes :

— la redevance d'atterrissage à l'exclusion de la partie de cette redevance perçue par l'ASECNA en rémunération d'une partie des services qu'elle rend au titre de l'article 2 de la convention de Dakar ;

— la redevance pour usage des installations terminales de passagers ;

— la redevance pour usage des installations terminales de marchandises ;

— la redevance de stationnement d'aéronefs ;

— les redevances correspondant à toute prestation de service qu'il serait amené à fournir.

En outre, le concessionnaire est autorisé à percevoir des redevances en contrepartie des autorisations d'occupation du domaine aéroportuaire qu'il accorde. Ces redevances peuvent comprendre une partie variable dépendante du niveau d'activité du bénéficiaire de l'autorisation.

Art. 26 — *Tarifs et recouvrements des redevances*

1 — Les tarifs des redevances perçues par le concessionnaire sont fixés par celui-ci. Les tarifs des quatre premières redevances citées à l'article 25 du présent cahier des charges doivent être soumis à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile qui peut exiger que les principaux usagers de l'aéroport et l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar aient été consultés au préalable. Si le ministre n'a pas répondu dans les deux mois suivant la réception de la demande, l'approbation est acquise au concessionnaire.

Le ministre peut en outre imposer que l'évolution du tarif de la part de la redevance d'atterrissage affectée au concessionnaire soit identique à celle de la part de la redevance d'atterrissage affecté à l'ASECNA.—

Les tarifs des redevances doivent toujours être appropriés aux services rendus.

2 — Les redevances sont recouvrées selon les règles et procédures propres au concessionnaire. Elles sont dues et exigibles par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent.

Lorsque le concessionnaire ne peut obtenir le paiement d'une des quatre premières redevances citées à l'article 25 relatives à un aéronef, il est autorisé à requérir de l'autorité concédante ou de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à

Madagascar l'interdiction de décollage de l'aéronef concerné jusqu'à consignation des sommes en litige, sous réserves que les conditions suivantes soient satisfaites :

— le débiteur est inconnu ou il ne présente pas des garanties suffisantes au Togo ;

— la demande de rétention faite par le concessionnaire doit comporter toutes les informations relatives aux redevances dues et aux sommes litigieuses.

Art. 27 — *Publicité des redevances*

Les tarifs des redevances, ainsi que leurs modalités de perception sont portés à la connaissance des usagers par tous moyens appropriés.

Art. 28 — *Utilisation des éléments de la concession par les aéronefs d'Etat*

L'autorité concédante sera exonérée de toutes redevances liées à des services rendus par le concessionnaire aux aéronefs d'Etat qui utilisent des éléments de la concession.

Par ailleurs, le concessionnaire ne percevra pas de redevances pour services rendus à des aéronefs d'Etats étrangers avec lesquels existent des accords de réciprocité.

Art. 29 — *Comptabilité*

La comptabilité des services concédés est tenue selon les règles applicables aux sociétés industrielles et commerciales. Elle utilise notamment la nomenclature du plan comptable national quand celle-ci n'est pas contraire aux règles spécifiques au régime de concession fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Nonobstant les dispositions de l'article 2 du présent cahier des charges et bien qu'il n'ait la propriété d'aucun bien du domaine concédé, le concessionnaire fait apparaître dans ses comptes patrimoniaux les immobilisations de la concession dans les formes définies par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les biens du domaine concédé font l'objet d'amortissements ou de provisions ou des deux à la fois en application de l'obligation de renouvellement prévue aux articles 1 et 2 du présent cahier des charges.

Art. 30 — *Régime douanier et fiscal*

En contrepartie des charges et obligations imposées au concessionnaire par le présent cahier des charges, un régime douanier et fiscal particulier lui sera appliqué.

Art. 31 — *Communications comptables*

Chaque année, le concessionnaire communique à l'autorité concédante, selon la procédure, dans les formes et aux dates fixées par celle-ci, les documents nécessaires à son information et notamment :

1 — le budget relatif à l'exercice suivant ;

2 — le compte de l'année précédente ;

3 — un rapport sur l'activité de l'aéroport.

L'autorité concédante peut en outre, et sur sa demande, se faire communiquer tous les documents comptables qu'elle juge utiles à son information.

Art. 32 — Contrats et engagements conclus par le concessionnaire

Le concessionnaire peut choisir de soumettre à l'agrément du ministre chargé de l'aviation civile certains contrats, engagements, autorisations ou permissions accordés ou conclus par lui et concernant les services concédés. Les droits et obligations des actes ainsi agréés sont alors transférés à l'autorité concédante à l'échéance de la concession.

Si la concession a été résiliée en application de l'article 35 du présent cahier des charges, le transfert peut être repoussé jusqu'à l'échéance prévue à l'article 33 du présent cahier des charges.

Le transfert ne s'applique pas aux droits et obligations antérieures à la date du transfert et qui n'auraient pas été satisfaits ou acquittés.

TITRE VI

REVISION ET EXPIRATION DE LA CONCESSION

Art. 33 — Durée de la concession

La concession est accordée jusqu'au terme de la trentième année suivant l'année d'approbation par décret en conseil des ministres du présent cahier des charges.

Art. 34 — Renonciation au bénéfice de la concession

1 — A l'expiration de chaque période de cinq années, et sous réserve d'un préavis d'un an, le concessionnaire a la faculté de renoncer au bénéfice de la concession.

2 — En dehors des échéances visées à l'alinéa précédent, le concessionnaire peut, sous réserve d'un préavis d'un an, renoncer au bénéfice de la concession à compter du 1er janvier de l'année suivante si des événements non prévisibles sont survenus qui modifient gravement à son désavantage les conditions d'exploitation et l'équilibre financier de la concession.

3 — Il peut être mis fin à la concession à tout moment par accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire.

Art. 35 — Retrait ou suspension de la concession

A toute époque, l'autorité concédante a le droit, le concessionnaire entendu, de prononcer le retrait total ou partiel ou la suspension de la concession :

a — si l'intérêt public le justifie ;

b — si le concessionnaire a commis une infraction grave aux dispositions du présent cahier des charges et persiste dans cette infraction malgré une mise en demeure non suivie d'effet.

Le retrait total ou partiel, ou la suspension, sont prononcés par décret en conseil des ministres.

Art. 36 — Dévolution en fin de concession

La comptabilité tenue en application des dispositions de l'article 29 du présent cahier des charges fait apparaître au bilan de la concession des droits du concédant. Ces droits comprennent, notamment, la totalité des biens du domaine concédé mais aussi les réserves constituées pour leur amortissement et (ou) leur renouvellement.

A son initiative, ou sur demande du concessionnaire, le ministre chargé de l'aviation civile peut désigner un administrateur-liquidateur chargé d'arrêter les comptes relatifs aux droits du concédant.

La partie des droits du concédant exigible en espèces constitue des créances de deuxième rang : elles viennent après les créances nées des contrats de travail et avant toutes les autres.

En outre, à l'échéance de la concession, conformément à l'article 32 du présent cahier des charges, l'autorité concédante reprend les droits et obligations des contrats, engagements, autorisations ou permissions qu'il a agréés.

Art. 37 — Election de domicile

Le concessionnaire élit domicile à Lomé, à son siège situé dans le domaine de l'aéroport.

ANNEXE 1 AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION DE LOME-TOKOIN

MISSIONS CONFIEES A L'ASECNA SUR L'AEROPORT DE LOME-TOKOIN

— Contrôle de la circulation aérienne de l'aéroport de Lomé-Tokoin (service de contrôle, service d'information, service d'alerte). Cette mission est notamment exercée sur les aires de mouvements jusqu'à l'arrêt des moteurs pour les aéronefs à l'arrivée et à partir de l'autorisation de mise en route pour les aéronefs au départ ; le tractage ou le poussage est aussi soumis au contrôle de la circulation aérienne de l'ASECNA.

— Mise en œuvre, entretien et exploitation des équipements de transmissions radioélectrique (sous-sol et sol-air) des messages liés au contrôle de la circulation aérienne.

— Mise en œuvre, entretien et exploitation des moyens de guidage et d'aide à l'atterrissage des aéronefs.

— Mise en œuvre, entretien et exploitation des installations de fourniture de l'énergie secourue.

— Mise en œuvre, entretien et exploitation des moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

— Mise en œuvre, entretien et exploitation des moyens de surveillance et de lutte contre le péril aviaire.

— D'une manière générale, étude, mise en œuvre, entretien et exploitation de toute installation, équipement ou dispositif nécessaire pour assurer, dans des conditions sûres et régulières, l'écoulement du trafic aérien.

ANNEXE 2

au cahier des charges de la concession
de Lomé-Tokoin

LISTE DES BIENS INCORPORES A LA CONCESSION

Description de l'ouvrage	Surface développée (m ²)	Date de mise en service	Durée d'amortissement	N° de repère le pl
TERRAINS	289 ha			
— Ensemble des terrains bâtis et bâtis indiqués sur le plan annexé 3	2.890.100			
OUVRAGES ET INSTALLATIONS				
— Piste d'envol (2.400 x 45)	108.000	1963-1966	20	
. allongement (600 x 45)	27.000	1977	20	
. renforcement		1977	12	
— Accotements (7,5 m x 3.000 x 2)	45.000	1980	20	
— Voie de circulation avion				
. bretelle centrale 23 x 180	4.140	avant 1963	20	
. taxi-way Sud-Ouest 1.200 x 23	27.600	1975	20	
. accotements 13,5 x 1.300	35.100	1980	20	
— Parking avion 547 x 110 m	60.170			
. Postes 1.2.3.4.		avant 1963	20	
. extension et réfection		1975	20	
— Barrières anti-souffle		1972	15	
— Prolongements d'arrêt 2 x 60 x 45	5.400	1970	20	
		1977		
— Voiries et aires de stationnement pour véhicules	52.200	1965	20	
		1967	20	
		1972	20	
		1977	20	
— Tous les réseaux d'amenée des fluides aux bâtiments ci-dessous énumérés				
— Tous les réseaux d'eaux usées et d'eau pluviale				
BATIMENTS				
— Aérogare	4.300	1972	20	
. restaurant	832	1978	15	
. Ancienne aérogare	700	avant 1963	20	3
. extension surface fret		1970		
. aménagement locaux fret		1973		
. aménagement bureaux AA		1977		
. Pavillon d'honneur	705	1967	20	2
		1972		
. anciens bureaux de la représentation ASECNA	316	avant 1963	20	17
. Extension	48	1967	20	17
. Extension	48	1972	20	17
. Extension	18	1979	20	17
. bâtiment technique Air Afrique	155	avant 1963	20	24
. Aménagement		1981		

A cette liste, il convient d'ajouter deux logements pris sur l'actuelle dotation de l'ASECNA mais dont le choix n'a pas encore été arrêté parmi dix logements dont la liste est donnée en annexe particulière.