

Avis n° 2020-014 du 6 février 2020

relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2021

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2021 » publié le 17 décembre 2019 sur le site internet d'Eurotunnel ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, notamment son article 56, paragraphe 2 ;

Vu le règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche ayant fait l'objet d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord signées à Paris le 18 et le 23 mars 2015, et régulièrement approuvé par la loi n° 2016-702 du 30 mai 2016 et le Channel Tunnel (International Arrangements) (Charging Framework and Transfer of Economic Regulation Functions) Order 2015 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-6 ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

Vu l'accord de coopération entre l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et l'Office of Rail and Road en matière de régulation économique de la liaison fixe transmanche des 12 décembre 2016 et 4 janvier 2017 ;

Vu les avis n° 2017-017 du 22 février 2017, n° 2018-034 du 14 mai 2018 et n° 2019-007 du 14 février 2019 relatifs aux documents de référence annuels pour l'utilisation du Lien Fixe pour les horaires de service 2018, 2019 et 2020 respectivement ;

Vu les recommandations du service permanent approuvées par le comité binational le 27 janvier 2020 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Après en avoir délibéré le 6 février 2020 ;

EMET L'AVIS SUIVANT

L'avis concernant le document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2021 tel qu'annexé est adopté.

*

Le présent avis sera notifié à Eurotunnel, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 6 février 2020.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Madame Cécile George et Monsieur Yann Pétel, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

ANNEXE A L'AVIS N° 2020-014 DU 6 FEVRIER 2020 / ANNEX

SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS

1. SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY	2
2. INTRODUCTION ET CONTEXTE / INTRODUCTION AND CONTEXT	5
2.1 Cadre juridique / Legal framework.....	5
2.2 Activités ferroviaires de la Liaison Fixe Transmanche / Channel Fixed Link rail activity	9
2.3 Les nouveautés du document de référence du réseau 2021 / New information in the 2021 Network Statement	11
3. ANALYSE / ANALYSIS.....	12
3.1 Les redevances applicables, en particulier pour les nouveaux entrants / Applicable charges, in particular to new entrants	14
3.2 Conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants / Contractual conditions proposed to new entrants	19
3.3 Le système d'aide au démarrage ETICA-PAX / The ETICA-PAX Incentive scheme.....	20
3.4 Le processus d'attribution de capacité / The capacity allocation process.....	22
3.5 Les négociations relatives à l'accord OMRC 2020 / Negotiation of the 2020 OMRC agreement.....	27
3.6 Le projet ElecLink / The ElecLink project.....	29
ANNEXES.....	31

1. SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY

L'objectif de l'avis sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel émis par l'ART et l'ORR est de s'assurer de sa conformité aux exigences de l'article 27 et de l'Annexe IV de la Directive 2012/34/UE (cf. partie 2.1 du présent avis).

L'ART et l'ORR demandent à Eurotunnel de rendre le document de référence suffisamment transparent, de sorte à ce qu'il donne aux entreprises ferroviaires et en particulier aux potentiels nouveaux entrants, la certitude que l'accès à la liaison fixe transmanche (LFT) est (1) basé sur des conditions équitables et non discriminatoires et (2) tarifé sur la base de redevances qui traduisent une répartition cohérente des coûts de la LFT. Pour ce faire, il est primordial qu'Eurotunnel améliore le niveau de transparence du document de référence sur certaines thématiques.

Eurotunnel a effectué des modifications dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2021, qui prennent en compte l'avis conjoint des régulateurs sur le document de référence du réseau 2020. L'ART et l'ORR sont satisfaits de constater qu'Eurotunnel s'est investi de manière plus constructive avec les régulateurs au cours de l'année écoulée. Cela leur a permis d'avoir une meilleure compréhension de certaines conditions d'accès et mécanismes associés qui sont décrits dans le document de référence du réseau 2021, par exemple sur le processus de réconciliation entre les coûts couverts par l'accord relatif aux coûts de maintenance, de renouvellement et d'exploitation (dit « OMRC ») et les redevances qui figurent dans le document de référence du réseau.

Cependant, nous estimons qu'Eurotunnel ne répond toujours que partiellement aux demandes formulées par les autorités de régulation

The purpose of ART's and ORR's review of Eurotunnel's Network Statement is to ensure that it is compliant with the requirements of Article 27 and Annex IV of Directive 2012/34/EU (see Section 2.1 for detail on the legal requirements).

ART and ORR want Eurotunnel to make its Network Statement sufficiently transparent, so that it provides railway undertakings, and in particular, potential new entrants, clarity that the access to the Channel Fixed Link (CFL) is: (1) on fair and non-discriminatory terms; and (2) access charges represent an appropriate share of the CFL's costs. To achieve this, it is important that Eurotunnel increases the level of transparency of its 2021 Network Statement in a number of areas.

Eurotunnel has made some changes to its 2021 Network Statement to reflect our joint opinion on the 2020 Network Statement. We are pleased to note that Eurotunnel has engaged more constructively with us over the last year. This has given us an improved understanding of certain access conditions and related mechanisms described in the 2021 Network Statement. For example, we now understand the reconciliation process between the costs covered by the Operational, Maintenance and Renewal (OMRC) agreement and the charges that appear in the network statement

However, we consider that Eurotunnel still only partially fulfils the requests made by the regulatory bodies in their opinion on the 2020

dans leur précédent avis. Pour cette raison, certains commentaires émis précédemment sont repris dans le présent avis conjoint de l'ART et de l'ORR sur le document de référence du réseau 2021. De plus, nous considérons que le niveau de transparence sur certaines conditions d'accès dans le document de référence du réseau pourrait être amélioré¹.

Nous énumérons ci-dessous les thématiques abordées dans le document de référence du réseau qui devraient être améliorées pour apporter le niveau de transparence que les entreprises ferroviaires attendent. Certaines de ces thématiques figuraient déjà dans le précédent avis, mais elles sont de nouveau listées ci-dessous car Eurotunnel n'a pas entrepris de mesures satisfaisantes les concernant :

- Sur l'accord OMRC : expliquer plus clairement comment celui-ci s'appliquera aux nouveaux entrants qui souhaiteraient accéder à la LFT, d'autant plus que cet accord est actuellement en phase de renégociation.
- Sur les coûts : Eurotunnel devrait améliorer la transparence en rapprochant clairement les coûts totaux de cette infrastructure avec les redevances présentées dans le document de référence du réseau, comme il l'a fait auprès des autorités de régulation. Dans l'attente, et afin d'apporter une plus grande transparence, l'annexe 2 du présent avis présente une synthèse de ce rapprochement. Eurotunnel devrait inclure de tels exemples dans le document de référence.
- Sur le processus d'attribution de capacité : Eurotunnel devrait aborder dans le document de référence plus en détail ce processus, en particulier s'agissant de la construction des catalogues de sillons, du processus de coordination et des conséquences d'une modification ou d'une suppression d'un sillon par le gestionnaire d'infrastructure.

Network Statement. For this reason, some of the comments made in last year's opinion continue to apply to this joint opinion on the 2021 Network Statement. In addition, we consider that the level of transparency on certain access conditions in the Network Statement could still be improved².

Below we set out the areas of the Network Statement that we think should be improved to provide the level of transparency that railway undertakings require. Some of the areas listed below were included in last year's opinion, but we have repeated them as Eurotunnel has not satisfactorily actioned them and they are important:

- Explain more clearly how the OMRC agreement will apply to any new entrants considering accessing the CFL, especially since a new OMRC agreement is currently under negotiation.
- Eurotunnel should improve transparency by clearly reconciling the total costs of the CFL with the charges presented in the Network Statement in the way that it has done for us. To help address this shortcoming and provide additional transparency, we have added an example in Annex 2 of how this process can be summarised. We expect Eurotunnel to include an example like this in its 2021 Network Statement.
- Eurotunnel should provide more detail in the 2021 Network Statement regarding the capacity allocation process, and more specifically the construction of the path catalogue, the coordination process and the consequences of a modification or a withdrawal of a path made by the infrastructure manager.

¹ Voir par exemple le guide produit par RailNetEurope sur le contenu et la structure commune des documents de référence des réseaux européens (<http://rne.eu/organisation/network-statements/>).

²See for instance the RailNetEurope document on Network Statement Common Structure and Implementation Guide (<http://rne.eu/organisation/network-statements/>).

- Sur les conditions contractuelles : Eurotunnel devrait donner davantage d'informations sur les conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants et leurs conséquences pour les utilisateurs actuels de l'infrastructure. Le Document de référence du réseau devrait comporter un modèle d'accord-cadre et Eurotunnel devrait être transparent sur les conditions applicables aux accords qui doivent être conclus avec les entreprises ferroviaires pour l'utilisation de la LFT.
- Sur le système d'aide ETICA-PAX (« Système d'aide au développement de nouveaux services Ferroviaires Voyageurs Transmanche ») : Eurotunnel devrait envisager d'inclure dans le document de référence du réseau des exemples d'application d'ETICA-PAX, étant donné sa complexité, afin de clarifier son utilisation pratique. Dans un souci de transparence, l'ART et l'ORR ont inclus dans cet avis un descriptif de la méthodologie d'ETICA-PAX, basé sur les exemples fournis par Eurotunnel.
- Eurotunnel should provide more information in the 2021 Network Statement about the contractual conditions to be offered to new entrants and their implications for current infrastructure users. The Network Statement should contain a template of the framework agreements with applicants and Eurotunnel should provide transparency on the conditions governing the agreements with railway undertakings for the use of the CFL.
- Eurotunnel should consider including examples in the Network Statement of the effect of the application of the ETICA-PAX incentive scheme ("Eurotunnel Incentive for Capacity Additions for Passengers"), as this mechanism is relatively complex, in order to provide clarification on its practical application. To address this shortcoming and provide transparency, ART and ORR have included in the opinion a description of the ETICA-PAX methodology, based on examples provided by Eurotunnel.

Par ailleurs, l'ART et l'ORR considèrent que la transparence pourrait être améliorée grâce à un partage avec les régulateurs, par Eurotunnel, des réponses complètes qu'il reçoit dans le cadre de la consultation sur le projet de document de référence. Jusqu'à présent, Eurotunnel n'a partagé qu'une synthèse orale de ces contributions, mais a toutefois proposé de mieux détailler ces éléments via une synthèse écrite. Il a toutefois souligné avoir des craintes concernant les données commerciales sensibles incluses dans ses réponses et, sur cette base, ne souhaite pour l'instant pas partager l'ensemble des réponses transmises, sauf dans des cas particuliers (par exemple un règlement de différend). Toutefois, cette problématique ne doit pas l'emporter sur l'apport que la transmission de ces réponses aux régulateurs pourrait amener. De ce fait, des discussions sur ce sujet vont se poursuivre.

En complément, un certain nombre d'autres problématiques restent non résolues et feront l'objet d'échanges dans le courant de l'année 2020

Also, we consider that transparency would be increased if Eurotunnel were to share with the Regulators, in full, the responses that it receives to its Network Statement consultation. At present Eurotunnel has shared with us summaries of the responses. Eurotunnel has considered this request and has offered to provide an increasing level of detail in written summaries. However, it has concerns over consultation responses including commercial matters and is not, at this point, willing to share the full responses with the Regulators (other than in specific cases where items of correspondence are required as part of a dispute resolution proceeding or appeal). ART and ORR consider that the concerns raised do not outweigh the benefits that fully disclosing consultation responses to the Regulators would bring. We will continue to discuss this with Eurotunnel.

In addition, a number of other issues remain outstanding, and we intend to engage further with Eurotunnel on them this year. For example, it is not

avec Eurotunnel, par exemple sur le projet ElecLink³. Concernant ce projet, étant donné que les travaux d'installation ont déjà débuté, certaines problématiques doivent être étudiées dès à présent, par exemple la manière dont Eurotunnel garantit une allocation des coûts équitable et non discriminatoire entre ElecLink, les services de navettes et les entreprises ferroviaires.

Des échanges se poursuivront également avec Eurotunnel sur la nécessaire amélioration de la transparence concernant les coûts de long terme et le système d'amélioration des performances.

clear if the Eleclink project⁴ will go ahead. But, work has already commenced on it. So, there are some issues that need addressing, such as how Eurotunnel ensures that the CFL's costs are allocated in a fair and non-discriminatory way between ElecLink, the Shuttle activities and railway undertakings and thus are appropriately reflected in access charges.

We will also continue to engage with Eurotunnel on the need to improve the transparency of long term costs recovery and the performance regime.

2. INTRODUCTION ET CONTEXTE / INTRODUCTION AND CONTEXT

2.1 Cadre juridique / Legal framework

1. L'article 27 de la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (ci-après « la directive ») dispose que :

«1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau (...)

2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du

1. Article 27 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (referred to below as "the Directive") stipulates that:

"1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a Network Statement (...)

2. The Network Statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The Network Statement shall also contain information

³ ElecLink est une entreprise visant à exploiter une interconnexion électrique via un câble de 51km à l'intérieur de la LFT.

⁴ ElecLink is a company which plans to run a 51km electricity transmission cable inside the CFL.

réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe IV. »

2. Aux termes d'un contrat de concession (ci-après « la Concession ») signé le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et les sociétés privées France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited (ci-après « les Concessionnaires »), les Concessionnaires ont le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la LFT pour une durée totale de 99 ans. Les Concessionnaires opèrent conjointement sous le nom d'Eurotunnel et remplissent le rôle de gestionnaire d'infrastructure de la Liaison Fixe Transmanche au sens du paragraphe 2 de l'article 3 de la Directive. Ci-après, les références à Eurotunnel dans cet avis sont entendues comme visant les Concessionnaires.

3. Eurotunnel a publié le 17 décembre 2019 le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2021 » (ci-après « DRE 2021 »).

setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the Network Statement is laid down in Annex IV."

2. Under the terms of the Concession Agreement (referred to as the "Concession" below) signed on 14 March 1986 between the governments of France and the United Kingdom and private companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited (referred to as the "Concessionaires" below), the Concessionaires have the right and obligation to carry out the development, financing, construction and operation of the CFL for a total period of 99 years. The Concessionaires operate jointly under the name of Eurotunnel and fulfil the role of infrastructure manager for the CFL as defined in paragraph 2 of Article 3 of the Directive. References to Eurotunnel in the following opinion shall be understood as relating to the Concessionaires.

3. On 17 December 2019, Eurotunnel published the "Annual Network Statement for Use of the Fixed Link - 2021 service timetable" (referred to below as the "2021 Network Statement").

4. Comme l'ART et l'ORR l'ont précisé dans leurs précédents avis⁵, les deux régulateurs appliquent des modalités d'examen des documents de référence du réseau différentes :

- En France, aux termes du II de l'article L. 2133-6 du code des transports, l'ART « *émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées* ».
- En Grande-Bretagne, l'ORR est habilité en tant que partie prenante à répondre à la consultation sur le document de référence d'Eurotunnel au titre de l'article 13(1) du GB Railways Regulations.

5. A cet égard, le paragraphe 2 de l'article 56 de la directive dispose que l'organisme de contrôle « *[v]érifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats* ».

6. En outre, le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive précise que l'organisme de contrôle « *[v]eille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires* ».

4. As ART and ORR explained in their previous opinions⁶, they use different methods to examine the Network Statement:

- In France, in line with Point II of Article L. 2133-6 of the Transport Code, ART is required to "provide a non-binding opinion on the Network Statement within two months of publication. Any amendments required according to this opinion in order to ensure that the provisions comply with the regulations are made without any further consultation with the interested parties".
- In the UK, ORR is the party authorised to respond to a consultation on the Eurotunnel Network Statement in accordance with Article 13(1) of the GB Railways Regulations.

5. In this respect, paragraph 2 of Article 56 of the Directive stipulates that the regulatory body "*shall, in particular, check whether the Network Statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants*".

6. In addition, paragraph 6 of Article 56 of the Directive states that the regulatory body "*shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory*".

⁵ Avis de l'Arafer n° 2019-007 du 14 février 2019 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2020 ; Avis de l'Arafer n° 2018-034 du 14 mai 2018 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2019 ; avis de l'Arafer n° 2017-017 du 22 février 2017 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2018 ; réponse de l'ORR du 14 mai 2018 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2019 ; réponse de l'ORR du 14 février 2017 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2018 ; réponse de l'ORR du 15 février 2019 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2020.

⁶ ART's opinion n°2019-007 of 14 February 2019 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2020 service timetable, ART's opinion no. 2018-034 of 14 May 2018 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2019 service timetable; ART's opinion no. 2017-017 of 22 February 2017 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2018 service timetable; ORR's reply to the 2020 Network Statement consultation questionnaire dated 15 February 2019; ORR's reply to the 2019 Network Statement consultation questionnaire dated 14 May 2018; and ORR's reply to the 2018 Network Statement consultation questionnaire dated 22 February 2017.

7. Par ailleurs, le considérant 34 de la directive précise qu'« [a]fin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau ».

8. Ces dispositions sont reprises en substance à la fois dans l'annexe tarifaire du règlement binational transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale (ci-après « la CIG ») aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la LFT, qui prévoit dans son article 3 que : « [d]ans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances » ainsi qu'en droit français, notamment aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 du code des transports, et en droit britannique aux articles 34(2)(b) et 31(2) du Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (ci-après « GB Railways Regulations »).

9. Ainsi, l'ART et l'ORR souhaitent s'assurer que le document de référence du réseau expose de façon claire et transparente l'ensemble des informations requises pour que tout candidat puisse accéder à l'infrastructure, ceci afin d'éviter, en particulier, de permettre au gestionnaire d'infrastructure de discriminer les candidats entre eux. Ils se sont également attachés à vérifier que les redevances établies par le gestionnaire de l'infrastructure sont transparentes, équitables et non discriminatoires.

7. Furthermore, recital 34 of the Directive states that "to ensure transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure, and to services in service facilities, for all railway undertakings, all the information required to use access rights should be published in a Network Statement".

8. The above two provisions are also contained in both:

- the Charges Annex to the Binational Regulation transferring jurisdiction for economic rail regulation from the Intergovernmental Commission (referred to below as the "IGC") to the national regulatory bodies. This sets out the principles for cooperation between the IGC and the regulatory bodies, and sets up a charging framework for the CFL, which stipulates in Article 3 that: "in exercising its duties, the infrastructure manager shall constantly ensure the transparency and fair and non-discriminatory nature of charges"; and

- French law, specifically in Articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 of the Transport Code, and under British law, as in Articles 34(2)(b) and 31(2) of the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (referred to below as the "GB Railways Regulations").

9. ART and ORR want to ensure that the Network Statement sets out clearly and transparently all the necessary information to allow all applicants to access the infrastructure. So as to avoid in particular, the infrastructure manager being able to discriminate against applicants. ART and ORR also want the charges set by the infrastructure manager to be transparent, fair and non-discriminatory.

10. Cet avis tient compte des informations transmises par Eurotunnel en réponse au questionnaire faisant suite à l'avis relatif au document de référence 2020 et aux mesures d'instruction envoyées par l'ART et l'ORR sur le DRE 2021.

11. L'ART et l'ORR notent que le DRE 2020 fait référence à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Les accords relatifs à cette sortie sont actuellement en cours de négociation entre le Gouvernement britannique et la Commission européenne. Les régulateurs partagent l'importance attachée par Eurotunnel au maintien d'accords permettant d'assurer la continuité et la fluidité des services ferroviaires dans la LFT. En ce qui les concerne, l'ART et l'ORR poursuivront la régulation de la LFT sur la base du système et des procédures actuels.

10. This opinion takes account of the information submitted by Eurotunnel in reply to the questionnaire following their opinion on the 2020 Network Statement and the preliminary inquiries sent by ART and ORR about the 2021 Network Statement.

11. We note that Eurotunnel's Network Statement refers to the United Kingdom's exit from the European Union. The arrangements underpinning this are currently the subject of negotiations between the UK Government and the European Commission. ART and ORR note the importance attached by Eurotunnel to the maintenance of arrangements, which will enable the continued smooth functioning and operation of rail services through the CFL. For their part, ART and ORR will continue with the current system and processes for the economic regulation of the CFL.

2.2 Activités ferroviaires de la Liaison Fixe Transmanche / Channel Fixed Link rail activity

12. L'article 2.2 du contrat de concession intègre le matériel roulant des services de navettes d'Eurotunnel comme une composante de la LFT. L'annexe A.1.22 du contrat de concession précise également que la LFT permettra « le passage des trains des autres compagnies de chemin de fer » et décrit le contenu des contrats qui doivent être conclus, dans ce cas, avec ces utilisateurs.

13. La convention d'utilisation (ci-après « RUC ») conclue en 1987 entre les concessionnaires et la Société Nationale des Chemins de Fer Français (« SNCF ») et British Railway Board (« BRB ») (SNCF et BRB seront ci-après ensemble dénommés les « Réseaux ») rappelle « [I]es principes et conditions selon lesquels les Concessionnaires permettront aux Trains des Réseaux de circuler dans le Lien Fixe (...) ». L'article 6.2 du RUC stipule notamment que « les Réseaux auront droit à tout moment

12. Clause 2.2 of the Concession Agreement defines the railway shuttle rolling stock as part of the CFL. Annex A.1.22 of the Concession Agreement also states that the CFL will enable the passage of trains from "other railway companies" and describes the contents of the contracts that should be concluded with these users.

13. The Railway Usage Contract ("RUC") concluded between the Concessionaires, and Société Nationale des Chemins de Fer Français - SNCF and British Railway Board - BRB (SNCF and BRB being called the "Railways") in 1987 sets out "the principles and conditions upon which the Concessionaires would permit Trains of the Railways to pass through the Fixed Link (...)". Clause 6.2 of the RUC notably states that "the Railways shall at all times during the term of this Agreement be entitled

pendant la durée de la présente Convention à cinquante pour cent (50 %) de la capacité du Lien Fixe, pour chaque Heure et dans chaque sens (...) ».

14. Ainsi, deux types d'activités utilisent la LFT : les activités de transport par navettes, exploitées exclusivement par les Concessionnaires, et les activités de transport ferroviaire par trains de voyageurs et de fret. Comme mentionné plus haut, le RUC prévoit que 50% de la capacité horaire dans chaque sens est réservée aux trains de voyageurs (exploitée par les Réseaux qui ont délégué l'exécution opérationnelle de certains droits et obligations à Eurostar) et de marchandises. Les 50 % restants des capacités restent à la disposition des concessionnaires.

15. Les données relatives aux activités et aux entreprises ferroviaires utilisant la LFT en 2019 sont présentées dans l'annexe 1 du présent avis. Ces données illustrent les éléments suivants :

- Sur la période récente, les marchés du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises n'ont fait l'objet d'aucune entrée d'une nouvelle entreprise ferroviaire. DB Cargo UK, GB Railfreight ainsi que des candidats⁷ dont la traction est assurée par l'une de ces deux entreprises ferroviaires restent les seuls utilisateurs de la LFT pour le transport de marchandises. S'agissant du transport de voyageurs, Eurostar demeure la seule entreprise ferroviaire à proposer des services ;
- Depuis l'année 2011, toutes les activités de navettes et les activités ferroviaires, à l'exception du marché du transport de marchandises, sont en progression. Plus précisément, entre 2011 et 2019, le nombre de véhicules et de camions transportés par les navettes a augmenté de 338 980 et 331 914 respectivement (+14,9 et +26,3% *resp.*), malgré la contraction de -2% et de -6% intervenue

to fifty per cent (50%) of the capacity, per Hour and in each direction, of the Fixed Link (...)".

14. As mentioned above, the RUC reserves 50% of hourly capacity in each direction to passenger trains (operated by the 'Railways', delegating the operational execution of certain rights and obligations to Eurostar International Ltd (Eurostar)) and freight trains. The remaining 50% of the capacity remains at the concessionaires' disposal, e.g. for shuttle activities, operated exclusively by the Concessionaires.

15. Annex 1 of this opinion contains data relating to the activities and operators using the CFL in 2019. We note that:

- No new operator has entered the passenger or freight rail transport markets in recent years. The only freight carriers that have used the CFL are DB Cargo UK, GB Railfreight and other applicants⁸ using the locomotives of one of these two railway undertakings. For the transport of passengers, Eurostar is still the only railway undertaking to offer services; and
- Since 2011, with the exception of freight trains, shuttle and rail activities have recorded a total increase. Specifically, from 2011 to 2019 the number of cars and HGVs transported by shuttles has increased by a total of 338,980 (+14.9%) and 331,914 (+26.3%) units, respectively, despite the reduction of -2% and -6% respectively in the last year. The number of passengers has

⁷ RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, SNCF/Captrain/Forwardis et Europorte France (filiale de Groupe Europorte qui appartient à Getlink).

⁸ RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, SNCF/Captrain/Forwardis and Europorte France (subsidiary of Europorte Group, held by Getlink).

sur 2019, tandis que le nombre de voyageurs dans les trains de passagers a augmenté d'un million (+14,1%), dépassant 11 millions de voyageurs en 2019.

increased by 1 million between 2011 and 2019 (+14.1%) and exceeded 11 million passengers transported in 2019.

2.3 Les nouveautés du document de référence du réseau 2021 / New information in the 2021 Network Statement

16. Eurotunnel a soumis à la consultation des parties prenantes une première version du DRE 2021 le 15 octobre 2019⁹, avec une date limite de réponse fixée au 15 décembre 2019. La version que l'ART et l'ORR ont examinée, objet du présent avis, est la version révisée qui a été publiée par Eurotunnel le 17 décembre 2019, à l'issue de cette procédure de consultation.

16. Eurotunnel submitted a draft version of the 2021 Network Statement for consultation by stakeholders on 15 October 2019¹⁰ with a deadline for replies of 15 December 2019. The version reviewed by ART and ORR in issuing this opinion was the revised version, subsequently published by Eurotunnel on 17 December 2019, following its initial consultation.

17. Le DRE 2021 diffère de la version finale du Document de Référence du Réseau pour l'année 2020, publiée le 15 décembre 2018, notamment sur les sujets suivants :

17. The 2021 Network Statement differs from the final version of the 2020 Network Statement, published on 15 December 2018, on the following main points:

⁹ Dans leur avis sur le document de référence 2020, l'ART et l'ORR ont souligné qu'Eurotunnel avait condensé son processus de consultation du document sur une seule semaine (du 7 décembre 2018 au 15 décembre 2018). Cette période avait été considérée comme trop brève par les régulateurs pour permettre aux parties prenantes d'analyser la nouvelle version du document de référence. Les candidats ont besoin de temps pour analyser ce qui est proposé dans la version soumise à consultation du document de référence et il est important qu'Eurotunnel respecte un délai adapté pour permettre aux candidats d'émettre leurs observations, qui peuvent ensuite être étudiées et/ou incluses dans la version publiée du document de référence. L'ART avait également souligné qu'au titre de la réglementation française (article 17(2) du décret n° 2003-194 susvisé), le gestionnaire d'infrastructure est tenu de soumettre à l'avis du ministre chargé des transports, des candidats et des associations nationales représentatives des usagers des transports, un projet de document de référence du réseau. Leur avis est réputé favorable si aucune observation n'est formulée dans les deux mois qui suivent la soumission de ce document en version projet. Sur cette base, l'ART et l'ORR avaient demandé à Eurotunnel de prolonger la durée de la consultation publique lors des futures publications du document de référence en version projet et recommandaient qu'Eurotunnel publie la version projet du DRE au moins deux mois avant la version définitive. L'ART et l'ORR sont donc satisfaits de constater qu'Eurotunnel a diffusé le projet de document de référence 2021 le 15 octobre 2019.

¹⁰ In their opinion on the 2020 Network Statement, ART and ORR noted that Eurotunnel had compressed the consultation period on the draft Network Statement to just one week (from 7 December 2018 to 15 December 2018). This was deemed by ART and ORR to be too short for interested parties to analyse the draft version of the new Network Statement as applicants need time to analyse what is being proposed in the draft Network Statement; it was therefore important for Eurotunnel to allow adequate time for applicants to consider and provide comments that may then be considered and/or included in the final version of the Network Statement. ART also noted that under French law (article 17(2) of the Decree n° 2003-194), the infrastructure manager shall submit a draft Network Statement to the consideration of the French Ministry of Transport, the applicants and the national representative associations of transport users. These opinions are deemed favourable if there are no objections within two months after the submission of the draft. On the basis of the above, ART and ORR requested that Eurotunnel increase the consultation period when publishing its draft Network Statement in the future and recommended that Eurotunnel publish its draft at least two months before the final version. ART and ORR are satisfied that Eurotunnel submitted a draft version of 2021 Network Statement on 15 October 2019.

- la date limite pour les demandes de capacité d'infrastructure, prévue au paragraphe 4.2.1 du DRE 2021, a été correctement actualisée ;
- la formulation de la sous-partie 4.3.3 a été modifiée afin d'indiquer que le système de règlement des litiges s'applique également aux litiges relatifs au système d'amélioration des performances, conformément au paragraphe 5 de l'Annexe IV de la Directive ;
- le document de référence indique désormais que le montant des droits de réservation des trains de voyageurs pour 2020 et 2021, inchangé depuis 2019, représente une prévision préliminaire, pouvant faire l'objet d'une mise à jour après la conclusion de l'accord OMRC révisé.
- the deadline for capacity requests in paragraph 4.2.1 of the 2021 Network Statement has been correctly updated;
- the wording in section 4.3.3 has been amended to clarify that the dispute resolution process also applies to performance scheme disputes, thus complying with paragraph 5 of Annex IV of the Directive; and
- for passenger trains, the reservation fees quoted for 2020 and 2021 are unchanged from 2019 and are a preliminary forecast. They will be updated after the conclusion of the 2020 OMRC agreement.

18. Les modifications apportées par Eurotunnel au DRE 2021 répondent à certaines préoccupations soulevées par les autorités de régulation dans les avis précédents. Néanmoins, l'ART et l'ORR considèrent que ces modifications ne répondent que partiellement aux demandes formulées dans leurs avis sur les documents de référence 2018, 2019 et 2020. Pour cette raison, plusieurs remarques formulées dans les avis précédents restent valables pour le DRE 2021. Du fait de leur importance, certaines d'entre elles sont réitérées dans les parties suivantes.

18. The changes incorporated by Eurotunnel in the 2021 Network Statement respond to certain issues raised in previous opinions. However, ART and ORR consider these changes only partly respond to the requests made by the regulatory bodies in their opinions relating to the 2018, 2019 and 2020 Network Statements. For this reason, several comments made in those previous opinions continue to apply to the 2021 Network Statement. Due to their importance, some of these comments are repeated in the following sections.

3. ANALYSE / ANALYSIS

19. L'ART et l'ORR ont décidé de structurer le présent avis autour des quatre sujets prioritaires suivants :

19. ART and ORR have based this opinion on four topics which they consider to be priorities:

- les redevances applicables et leur articulation avec l'accord OMRC ;
- les conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants ;
- applicable charges and their relationship with the OMRC agreement;
- contractual conditions offered to new entrants;

- le retour d'expérience du nouveau système ETICA-PAX introduit l'an dernier et visant à encourager le développement de nouveaux services ferroviaires de voyageurs ;
- le processus d'attribution de capacité, incluant la construction du catalogue de sillons.
- feedback from last year's application of the new ETICA-PAX scheme for developing new passenger rail services; and
- the capacity allocation process, including the construction of the path catalogue.

20. En application des dispositions des articles 56(2) et 56(6) de la directive 2012/34/UE, l'ART et l'ORR sont tenus de veiller à ce que les conditions d'accès et les redevances présentées dans le document de référence du réseau du gestionnaire d'infrastructure soient transparentes, non-discriminatoires et offrent la prévisibilité dont les acteurs ont besoin pour entrer sur le marché et élaborer leur plan d'affaires. Les sous-parties (3.1) et (3.2) sont donc consacrées respectivement aux observations sur les redevances liées à la LFT et sur les conditions d'accès.

20. In accordance with the provisions set out in Articles 56(2) and 56(6) of the Directive 2012/34/EU, ART and ORR are required to check that the charges and access conditions defined in the infrastructure manager's Network Statement are transparent, non-discriminatory and offer the predictability required by the relevant parties to enter the market and draw up their respective business plans. Thus, sub-sections (3.1) and (3.2) provide comments respectively on charges for using the CFL and on access conditions.

21. L'ART et l'ORR reconnaissent l'importance significative du dispositif ETICA pour favoriser le développement de nouveaux services ferroviaires. Instaurée en 2013 pour le fret ferroviaire, cette initiative a été étendue aux services de transport ferroviaire de passagers (ETICA-PAX) dans le dernier DRE. La sous-partie (3.3) est ainsi dédiée aux observations relatives aux conditions générales du dispositif ETICA-PAX.

21. ART and ORR recognise the particular importance of the ETICA scheme to facilitate the development of new rail services. This initiative was launched for rail freight in 2013 and extended to include passenger rail transport services (ETICA-PAX) in the previous Network Statement. Sub-section (3.3) provides comments on the ETICA-PAX general conditions.

22. Par ailleurs, les règles d'attribution de capacité sont primordiales pour garantir un processus transparent et équitable pour chaque entreprise ferroviaire, notamment lorsque des demandes conflictuelles de capacité sont constatées. Ainsi, la sous-partie (3.4) détaille les observations relatives à ce processus, en particulier sur le catalogue de sillons, la procédure de coordination et de gestion de la saturation ainsi que les impacts concrets d'une modification ou d'une suppression de sillons opérée par le gestionnaire d'infrastructure.

22. Moreover, capacity allocation rules are essential to ensure a fair and transparent process for each railway undertaking, especially when conflicts between capacity requests occur. Thus, sub-section (3.4) considers this process with focus on the path catalogue, the coordination/congestion process and the consequences of withdrawals or modifications of paths made by the IM.

23. Enfin, les sous-parties (3.5) et (3.6) sont consacrées à deux problématiques très actuelles : l'accord OMRC et le projet ElecLink. Sur ce dernier sujet, il est prévu des échanges approfondis avec Eurotunnel dans le cas où ce projet se poursuit.

23. Finally, sub-sections (3.5) and (3.6) cover two current issues: the OMRC agreement and the ElecLink project. If the ElecLink project goes ahead we would explore the implications of it on railway undertakings with Eurotunnel.

3.1 Les redevances applicables, en particulier pour les nouveaux entrants / Applicable charges, in particular to new entrants

a) Contexte

Un aperçu des redevances applicables

24. Sur la base de l'ensemble des documents publiés et des échanges avec Eurotunnel, la structure des redevances applicables pour l'utilisation de la LFT, est présentée ci-après.

La structure tarifaire présentée dans le RUC

25. La structure tarifaire de la LFT est définie dans les articles 7 à 10 du RUC. Elle est composée de deux éléments : des charges d'utilisation et des contributions à la couverture des coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement (ci-après dénommée « Coûts d'Exploitation » ou « coûts OMRC »).

26. Les charges d'utilisation sont destinées à couvrir les coûts d'investissement et de construction historiques comportant le retour sur investissement escompté (dette et capitaux propres). Elles se composent d'un forfait fixe annuel (ci-après dénommé les « charges d'utilisation fixes annuelles » ou FAUC) et d'un élément variable (ci-après dénommé « péage voyageur »). Le péage voyageur est calculé conformément à l'Annexe VI du RUC sur la base du nombre de voyageurs transportés chaque année. Plus précisément, le montant du péage

a) Background

An overview of applicable charges

24. We present below our understanding of the charging regime of the CFL, based on published documents and discussions with Eurotunnel.

RUC charging framework

25. According to articles 7 to 10 of the RUC, the charging framework of the CFL is composed of two elements: usage charges and an OMRC (operation, maintenance and renewal costs) contribution.

26. Usage charges are intended to recover the original investment / construction cost including the anticipated remuneration / return on that original investment (debt and equity). They comprise a fixed element (the "Fixed annual usage charge" or FAUC) and a variable element ("the passenger toll"). The passenger toll is calculated in accordance with Annex VI of the RUC on the basis of the number of passengers. In particular, the passenger toll equals a given amount (expressed in units

appliqué par voyageur (exprimé en « unités de compte »¹¹) est fixe puis se réduit de façon progressive si le nombre de passagers transportés est supérieur à 16 millions par an.

27. Les coûts OMRC sont destinés à la couverture des coûts d'exploitation, de maintenance et de renouvellement du réseau ferroviaire et sont calculés sur la base de l'Annexe V du RUC. En juin 2006, Eurotunnel et les Réseaux (BRB et SNCF) ont conclu un accord « définitif » afin d'arrêter les modalités de répartition simplifiées de ces coûts pour la période 2006-2014. Un nouvel accord a été conclu en 2015. Il s'agit de l'accord actuel, qui a pris fin le 31 décembre 2019. Par conséquent, un nouvel accord devrait être signé en 2020.

28. Sur la base de l'accord OMRC 2015, le montant de la contribution des Réseaux aux coûts d'exploitation est composé d'un forfait fixe et d'un paiement annuel variable comprenant les coûts d'énergie, d'assurance et de renouvellement. En ce qui concerne l'énergie et les assurances, la contribution remboursée par les Réseaux est fixée respectivement à 13% et 18% des coûts d'énergie et d'assurances totaux supportés par Eurotunnel.

La structure des redevances pour les nouveaux entrants

29. Le DRE prévoit deux redevances pour les services de transport de voyageurs : un droit de réservation par train et un droit de circulation par passager.

30. Le droit de réservation par train est acquitté par toute entreprise ferroviaire ayant demandé la réservation d'un sillon de la LFT. Il varie en

of account¹²) when the number of passengers is lower than 16 million passengers. When they are higher than 16 million passengers the amount of the passenger toll progressively decreases.

27. The OMRC contribution is designed to recover the operations, maintenance and renewal costs and is calculated in accordance with Annex V of the RUC. However, to simplify the estimate and allocation of costs, Eurotunnel and the Railways (BRB and SNCF) signed a "final agreement" in July 2006 in order to draw up simplified terms of allocation of the OMR costs for the period 2006 – 2014. The OMRC agreement was renewed in 2015, with the current agreement ending on 31 December 2019, and a new agreement is expected to be signed in 2020.

28. Based on the 2015 OMRC agreement, the amount of the Railways OMRC contribution comprises a fixed yearly amount to which energy, insurance and renewals costs are added. For energy costs, the Railways contribution is 13% of the total energy costs incurred by Eurotunnel, whereas for insurance costs, the Railways contribution is 18% of the total insurance costs incurred by Eurotunnel.

Charging framework for new entrants

29. The Network Statement establishes two main charges for passenger services: a reservation fee per train and an access fee per passenger.

30. The reservation fee per train is payable by any operator, that has booked a train path on the CFL. It varies according to the offer taken by

¹¹ Chaque unité de compte est égale à une livre sterling plus 11,7 franc français.

¹² Each Unit of Account is equal to one pound sterling plus 11.7 French francs.

fonction de l'offre choisie par l'entreprise¹³ et de la période durant laquelle le train circule (heures de pointe, heures creuses, période intermédiaire et période de maintenance).

31. Le droit de circulation est acquitté par toute entreprise ferroviaire et son montant dépend seulement du nombre de passagers transportés.

L'articulation entre le RUC et le DRE

32. Les dispositions relatives à la tarification du DRE ont été conçues, d'après Eurotunnel, de manière à refléter fidèlement le cadre tarifaire du RUC. En pratique, les redevances définies dans le DRE représentent une estimation des redevances qui seront acquittées en application des dispositions du RUC et des accords OMRC. L'annexe 2 du présent avis synthétise le mécanisme de conversion, qu'Eurotunnel devrait inclure dans le prochain document de référence.

33. Le droit de réservation par train prévu par le DRE vise à couvrir le FAUC et 75% des coûts OMRC pour une année donnée. Ces coûts sont ensuite répartis entre activités en fonction du volume de trains par offre et par période de circulation. Afin de tenir compte d'éventuels écarts entre l'inflation prévue et réelle, ainsi que de variations des coûts OMRC et du volume total de trains, Eurotunnel applique une méthode de régularisation à la fin de chaque année¹⁵.

34. Le droit de circulation prévu par le DRE correspond au péage par passager des charges d'utilisation prévues par le RUC. En outre, sur la

the operator¹⁴ and the period in which the train runs (peak, off-peak, intermediate and maintenance periods).

31. The access fee per passenger is due from every operator and only varies according to the number of passengers carried.

The relationship between the RUC and the Network Statement

32. The charging provisions in the Network Statement have been designed, according to Eurotunnel, to accurately reflect the framework of the RUC. In practice, the charges set out in the Network Statement represent forecasts of the charges that will be due according to the provisions of the RUC and the OMRC agreement. Annex 2 of this opinion provides a summary of the conversion mechanism, and we expect Eurotunnel to present similar information next year in the Network Statement.

33. The reservation fee per train in the Network Statement is designed to recover the FAUC and 75% of the OMRC contribution in a given year. This is apportioned between operators according to their train volumes in each offer and time period. To account for any variances between actual and forecast inflation, the OMRC cost base and train volumes, Eurotunnel applies a wash-up methodology at the end of each year¹⁶.

34. The access fee per passenger in the Network Statement reflects the passenger toll element of the usage charge described in the RUC.

¹³ Eurotunnel a défini quatre offres dans son document de référence : train hebdomadaire réservé, train individuel réservé, train individuel *ad-hoc* et rapatriement de rames voyageurs à vide.

¹⁴ Eurotunnel has defined four offers in its Network Statement: reserved weekly trains, reserved individual trains, ad-hoc individual trains and empty passenger rolling stock movement.

¹⁵ Ceci est visible au travers des certificats provisionnels et annuels du RUC pour une année donnée.

¹⁶ This is demonstrated through the RUC provisional and RUC annual certificates for the year.

base de l'annexe 6 du RUC, le DRE prévoit une réduction du droit de circulation lorsque le volume total de passagers transportés atteint 16 millions (ce qui à date ne s'est jamais produit). Cependant, une méthode de régularisation est utilisée par Eurotunnel pour garantir l'adéquation entre les charges réellement acquittées, le volume effectif total de voyageurs transportés et l'inflation réelle, et la concordance entre le droit de circulation total acquitté par chaque entreprise ferroviaire et le péage par voyageur.

b) Avis des autorités de régulation

Eurotunnel devrait fournir aux nouveaux entrants de plus amples informations concernant les redevances applicables dans le DRE

35. En 2018, l'ART et l'ORR ont mené un travail avec Eurotunnel sur l'articulation entre la tarification du document de référence et celle du RUC et sur le calcul de l'indexation des charges. L'ART et l'ORR ont désormais une meilleure compréhension du cadre tarifaire appliqué par Eurotunnel et de la façon dont les charges du RUC sont traduites dans le DRE.

36. Eurotunnel n'a cependant pas encore mis à jour son document de référence afin d'offrir aux nouveaux entrants les clarifications fournies à l'ART et à l'ORR. L'ART et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel n'offre toujours pas d'informations suffisamment détaillées aux nouveaux entrants sur la façon dont s'opère la conversion entre les redevances du RUC et celles du DRE. Par exemple, le DRE ne détaille ni le mécanisme d'actualisation des tranches de trafic et de conversion des unités de compte prévu par l'annexe VI du RUC, ni le niveau de réduction progressive du droit de circulation si le volume total de passagers dépasse 16 millions. Afin de remédier à ce manque de détail, l'annexe 2 de cet avis présente visuellement le mécanisme de conversion des montants annuels de contribution RUC/DRE, validé par Eurotunnel. À

Moreover, according to Annex 6 of the RUC, the Network Statement states that access fees per passenger are subject to progressive reduction when the total passenger volume exceeds 16 million passengers per year (which has not happened to date). Then, a wash-up mechanism applies to ensure that actual fees paid reflect actual passenger volumes and actual inflation, and that the total access fees paid by each operator are the same as would have been paid under the passenger toll.

b) Our comments about applicable charges

Eurotunnel should provide more information on charges to prospective operators in the Network Statement

35. In 2018, ART and ORR had good engagement with Eurotunnel on the relationship between the Network Statement and the RUC with respect to charges and how indexation adjustments are calculated. ART and ORR now have an improved understanding of Eurotunnel's charging methodology, indexation and how the charges in the Network Statement relate to the RUC.

36. However, Eurotunnel has still not updated its Network Statement to provide prospective operators the clarity that it has provided ART and ORR with. ART and ORR consider that Eurotunnel is still not providing enough information to allow prospective operators to understand how the RUC charges are converted to charges in the Network Statement. For example, the Network Statement does not make clear both the mechanisms to actualise the traffic range and the unit account conversion from Annex VI of the RUC and the level of progressive reduction if total passengers exceed 16 million. To address this shortcoming in the Network Statement, ART and ORR have decided to include an example in Annex 2 which Eurotunnel has validated, to provide

l'avenir et pour rendre cette articulation plus claire, Eurotunnel devrait inclure une infographie similaire dans le DRE.

37. Par ailleurs, et afin de permettre aux nouveaux entrants de comprendre le régime tarifaire qui leur serait appliqué à court et moyen terme et de démontrer le caractère non-discriminatoire des dispositions tarifaires du document de référence, l'ART et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel devrait démontrer dans ce document la justification de la structure retenue pour les redevances prévues et les raisons expliquant la différence d'approche avec le RUC.

38. En outre, les droits de circulation appliqués par Eurotunnel varient en fonction de la période de circulation et de l'offre choisie. Eurotunnel a indiqué que ces modulations sont mises en place pour encourager une utilisation efficace de l'infrastructure. Les choix retenus constituent, d'après Eurotunnel, un point de départ et pourraient être amenés à évoluer en fonction des constats sur l'efficacité de ces modulations. Toutefois, Eurotunnel pourrait mieux expliquer la logique sous-jacente à l'approche et aux pourcentages de modulation retenus.

39. S'agissant de l'accord OMRC, la méthode de calcul des coûts et le processus de validation des montants prévisionnels (par exemple pour les coûts liés à l'énergie électrique) ne sont pas détaillés dans l'accord OMRC de 2015. L'ART et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel devrait clarifier ces points et accroître le niveau de transparence de l'accord, en ajoutant plus de détails et en précisant les montants des différents coûts et leur processus de validation, tel que définis dans les sections A, C, D, E et F de l'annexe V du RUC.

40. Enfin, Eurotunnel n'a pas fourni suffisamment d'informations concernant la part des coûts de long terme couverte par les redevances

clarity on the conversion of charges. For future Network Statements, we expect Eurotunnel to provide greater clarity by including a similar chart.

37. Moreover, in order to allow prospective operators to understand how they will be charged in the short and longer term, and to demonstrate that the Network Statement charging provisions are non-discriminatory, ART and ORR think that Eurotunnel should demonstrate in the Network Statement the justification for the structure of charges included in the Network Statement and the reasons for the differences to the approach in the RUC.

38. In addition, Eurotunnel applies different access fees to different offers and time periods. Eurotunnel has explained that it modulates access fees across time periods to encourage efficient use of the infrastructure. It has stated that the particular modulation employed is a starting point that could be varied if and when evidence becomes available of its effectiveness. However, we consider that it could do more to explain why it has selected the particular approach and the figures that it has used.

39. The methodology for the calculation of costs and certified expenses (e.g. energy costs) is not set out in the 2015 OMRC agreement. ART and ORR think that Eurotunnel should clarify this methodology and increase the level of transparency of the agreement, by adding more details about it and also specify the amount related to the costs and certified expenses, as defined in Sections A, C, D, E and F of Schedule V of the RUC.

40. Finally, Eurotunnel has provided insufficient information on how much of its long-term costs it is recovering and what methodology is

et la méthode de prévision de ces coûts. Cependant, Eurotunnel, s'est engagé à mener des travaux sur ce thème avec les régulateurs en 2020.

applied to forecast these costs. However, Eurotunnel has committed to carry out further work in this area in 2020.

3.2 Conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants / Contractual conditions proposed to new entrants

41. L'ART et l'ORR considèrent toujours qu'Eurotunnel devrait intégrer plus d'informations dans le DRE sur les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants et leurs implications pour les utilisateurs actuels de l'infrastructure. En effet, eu égard aux contrats existants et au fait que le contrat de concession prévoit que les utilisateurs de la LFT devraient se voir offrir un contrat, il est primordial que les utilisateurs actuels et potentiels de cette liaison soient en mesure de bien appréhender les conditions contractuelles qui prévaudront suite à l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le marché. Un manque de transparence sur cette question peut en effet être porteur d'incertitude pour les nouveaux entrants, de nature à les désavantager par rapport aux utilisateurs actuels de l'infrastructure.

41. ART and ORR continue to think that Eurotunnel should provide more information in the Network Statement about the contractual conditions to be offered to new entrants and their implications for current infrastructure users to increase the level of transparency offered to new entrants. Given the existing contracts and the fact that the Concession Agreement stipulates that users of the CFL should be offered a contract, it is essential for current and potential users of the CFL to be able to understand the contractual terms and conditions that will apply when new operators enter the market. A lack of transparency on this issue means potential uncertainty for new entrants, which could place them at a disadvantage relative to the present users of the infrastructure.

42. L'ART et l'ORR ont échangé avec Eurotunnel concernant la nécessité d'améliorer la transparence sur ce point, en particulier pour les exploitants de potentiels nouveaux services ferroviaires. En réponse, Eurotunnel a indiqué qu'il discuterait de ces éléments avec les entreprises ferroviaires lorsque le besoin s'en fera sentir.

42. ORR and ART have discussed with Eurotunnel the need to improve transparency on this issue particularly for potential new train operators. Its response has been that it would discuss such issues with operators when the need became apparent.

43. L'ART et l'ORT rappellent que le DRE devrait contenir un modèle d'accord-cadre (Annexe IV, point 7 de la Directive 2012/34/UE) et que les conditions régissant les accords devant être conclus avec les entreprises ferroviaires pour l'utilisation de la LFT devraient être transparentes (article 28 de la Directive 2012/34/UE). Ce modèle et ces conditions pourraient consister en des clauses types relatives, entre autres, aux définitions, à la durée du contrat, aux conditions suspensives, aux droits et obligations des parties en relation avec l'utilisation de l'infrastructure,

43. ART and ORR consider that the Network Statement should contain a template for the framework agreements with applicants (Annex IV, point 7 of Directive 2012/34/EU) and transparency should be provided on the conditions governing the agreements to be concluded with railway undertakings for the use of the CFL (article 28 of Directive 2012/34/EU). This template and these conditions could be included in model clauses covering issues such as definitions, duration of the contract, conditions precedent, rights and obligations of the parties in relation with the use of

aux redevances d'accès et autres sommes dues, à la responsabilité des parties, aux réclamations, à la loi applicable, aux modes de résolution des litiges, à la confidentialité, à la cession et novation des droits prévus dans le contrat, aux paiements, aux évènements de force majeure, etc.

44. Un exemple d'élément qui pourrait être davantage explicité est le système d'amélioration des performances. En effet, le DRE 2021 contient le même niveau d'information sur ce sujet que les DRE 2019 et 2020. Le système d'amélioration des performances décrit ne contient pas d'incitations financières claires pour Eurotunnel ou les entreprises ferroviaires, en dehors de l'impact commercial potentiel d'une bonne ou d'une mauvaise performance sur les recettes d'Eurotunnel. De plus, le processus d'examen et de révision de la performance (et des incidents qui entraînent une mauvaise performance) et le retour d'expérience qui en découle ne sont toujours pas détaillés dans le document de référence. Enfin, les liens entre la gestion de la performance et les autres procédures au sein de l'entreprise, telles que la sécurité et la gestion des actifs (maintenance et renouvellement de l'infrastructure) devraient être explicités.

45. L'ART et l'ORR considèrent ainsi que la section 7 du DRE, dédiée au système d'amélioration des performances, devrait être renforcée et modifiée en conséquence.

the infrastructure, track charges and other payments, liability, claims, governing law, dispute resolution, confidentiality, assignment and novation, payments, force majeure events, etc.

44. One example of a contractual condition that should be more detailed is the performance regime. The performance regime described in the 2021 Network Statement still contains no explicit financial incentives for Eurotunnel or railway undertakings, other than the potential commercial impact of good or bad performance on Eurotunnel's total revenue. Moreover, the process of examination and review of performance (and those incidents that lead to poor performance) and subsequent learning from this is still not detailed in the Network Statement. Finally, links between performance management and other processes within the company such as safety and asset management (maintenance and renewal of the infrastructure) should be explained.

45. ART and ORR consider that section 7 of the Network Statement, which covers the performance regime, should be modified to reflect the above comments.

3.3 Le système d'aide au démarrage ETICA-PAX / The ETICA-PAX Incentive scheme

46. Instauré en 2013 pour le transport de fret ferroviaire, le dispositif ETICA (« Eurotunnel Incentive for Capacity Additions ») a été étendu au transport de voyageurs dans le DRE relatif à l'horaire de service 2020 (« ETICA-PAX »).

46. Eurotunnel introduced the ETICA ("Eurotunnel Incentive for Capacity Additions") scheme in 2013 for rail freight transport. This was extended to cover passenger transport in the 2020 Network Statement ("ETICA-PAX").

47. Il s'agit d'une incitation financière ouverte à toute entreprise ferroviaire et à tous services de transport de voyageurs lancés entre 2015 et le 31 décembre 2024. Le principal critère d'éligibilité à l'aide ETICA-PAX est basé sur la fréquence et la capacité quotidienne additionnelle du nouveau service ferroviaire transmanche. D'autres critères d'ajustement sont appliqués (par exemple la disponibilité réelle et la « complexité » de la desserte). Les conditions générales prévoient également que le dispositif s'applique aux nouveaux services qui sont prévus pour une exploitation continue et permanente dans la durée (par exemple dix ans). En pratique, cette aide s'applique à la fois aux nouveaux services mais également aux modifications des services existants (par exemple en rajoutant un arrêt dans une nouvelle gare) et les exemples étudiés par l'ART et l'ORR et confirmés par Eurotunnel montrent que le montant de l'aide accordée varie en moyenne entre 10 et 15% des montants totaux des redevances versées par l'entreprise ferroviaire sur une période de 3 ans¹⁷. Par ailleurs, pour un nouveau service qui prévoit un développement en plusieurs phases, chaque phase bénéficie d'une aide pendant 3 ans si elle est lancée au plus tard 5 ans après la date du démarrage du nouveau service.

48. L'ART et l'ORR souhaitent à nouveau exprimer leur avis favorable sur le principe d'un système d'aide qui vise à favoriser le développement de nouveaux services passagers empruntant la LFT. Cependant, l'ART et l'ORR considèrent que des améliorations peuvent être apportées sur la façon dont ce système est présenté dans le DRE.

49. Malgré les explications apportées par Eurotunnel, il convient de souligner que la formulation utilisée dans les conditions générales du dispositif ETICA-PAX pourrait être plus claire et moins complexe.

47. This incentive scheme is open to all railway undertakings and to all passenger services launched (with first commercial travel) from 2015 and before 31 December 2024. The principal criterion for deciding on the eligibility to ETICA-PAX grants is based on the additional daily frequency; capacity of the new cross-Channel rail service; and other adjustment criteria including, for example, actual availability, and route complexity. The general conditions of the scheme also provide that the scheme is intended for projects that create services intended for continuous and permanent operation over time (e.g. ten years). In practice, this scheme is open to both new services and the modification of existing services (e.g. a new stop on an existing service). The examples included by ART and ORR, and validated by Eurotunnel, show that the grants can be between 10 to 15% of the total amount of charges paid by the railway undertaking on the CFL during a 3 year period¹⁸. Moreover, for a new service being developed via a build-up in several phases, each phase receives assistance for 3 years if it is launched within 5 years from the year of the first launch.

48. ART and ORR welcome the principle of introducing a scheme that grants a discount to encourage the development of new rail passenger services using the CFL. We consider that improvements could be made to the way the scheme is described in the Network Statement.

49. Despite discussions with Eurotunnel, ORR and ART still think that the wording used in the ETICA-PAX general conditions could be made clearer and less complex. In particular, there are certain aspects which may be

¹⁷ D'Après Eurotunnel, pour un service couvrant une longue distance (>6h) avec plusieurs nouvelles gares et de nouveaux arrêts desservant des marchés régionaux, par exemple dans la région du Kent au Royaume-Uni, les aides ETICA peuvent représenter jusqu'à 30% des redevances d'accès (voire plus dans certains cas particuliers).

¹⁸ Eurotunnel has said that, for a new service covering a long distance (>6h) with several new stations and additional regional market stops, e.g. in Kent, ETICA grants could represent up to 30% of applicable charges (and in some higher circumstances more than 30%).

Certains aspects peuvent sembler difficiles à appréhender en pratique pour les entreprises ferroviaires. Dans l'immédiat, l'annexe 3 du présent avis présente deux exemples d'application du système ETICA-PAX, tel que nous le comprenons¹⁹. A l'avenir, des exemples concrets d'application du dispositif gagneraient ainsi à être inclus dans les conditions générales du dispositif ETICA-PAX afin d'en faciliter la compréhension.

50. Etant donné que l'objectif d'ETICA-PAX est d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, l'ART et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel doit améliorer la description des dispositions de l'aide afin d'en faciliter la compréhension et le calcul prévisionnel par les entreprises ferroviaires, en intégrant par exemple une formule de calcul.

difficult for railway operators to understand. To help address this shortcoming in the Network Statement, ART and ORR have decided to include in Annex 3, actual examples²⁰ of how the ETICA-PAX scheme works. In future, practical examples should be included in the ETICA-PAX general conditions in order to provide better clarity.

50. Given that the intention of ETICA-PAX is to encourage train operators to develop and run new services, we consider that Eurotunnel should improve the way that it describes the arrangements for discounts so they are easy to understand and allow operators to predict the level of discounts. For example, Eurotunnel could include a formula to help newcomers better understand the calculation method.

3.4 Le processus d'attribution de capacité / The capacity allocation process

51. Le processus d'attribution de capacité sur la LFT peut se décomposer en deux grandes étapes : d'abord, la préparation d'un catalogue de sillons, puis la construction de l'horaire de service, pour laquelle les entreprises ferroviaires ou candidats s'appuient prioritairement sur les sillons proposés dans le catalogue. Lors de cette étape, si des conflits entre demandes sont constatés, Eurotunnel doit mettre en œuvre un processus de coordination, tel que prévu à l'article 46 de la Directive et à la partie 3.4 du Document de Référence, afin de tenter de résoudre ces conflits par la voie de la coordination avec les candidats concernés. Si, après cette phase et la consultation des candidats, il n'est pas possible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de

51. The capacity allocation process for the CFL is separated into two main steps: the construction of the path catalogue and then the construction of the working timetable. At this stage, if conflicts between capacity requests occur, Eurotunnel will have to use a coordination process, as described in article 46 of the Directive and part 3.4 of the Network Statement, to try to achieve a resolution of any conflicts through consultation with the applicants concerned. Where, after consultation with applicants on the requested train paths, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, Eurotunnel should immediately declare the section of infrastructure on which this has occurred, to be congested (article 47 of the Directive).

¹⁹ Ces exemples ont fait l'objet d'une validation par Eurotunnel.

²⁰ These have been validated by Eurotunnel.

l'infrastructure, Eurotunnel doit immédiatement déclarer saturée la section de l'infrastructure concernée (article 47 de la Directive).

52. Dans cette partie, l'ART et l'ORR souhaitent mettre en avant des problématiques identifiées au regard de ces deux étapes, et plus particulièrement concernant (i) les choix réalisés par Eurotunnel pour construire le catalogue de sillons, (ii) le processus de coordination et de saturation et (iii) les conséquences d'une modification ou d'une suppression de sillon par Eurotunnel lors de la phase d'adaptation. L'ART et l'ORR recommandent également à Eurotunnel de rendre ces points plus clairs dans le document de référence.

Le catalogue de sillons

53. Le catalogue de sillons proposé aux candidats est décomposé en deux catalogues distincts : l'un pour les sillons des trains de passagers, l'autre pour les sillons des trains de fret. Il n'y a en général pas de modification substantielle de ces catalogues d'une année sur l'autre.

54. Le catalogue de sillons pour les trains de passagers comprend environ 4 sillons par heure et par sens, de 7h à 23h, tous les jours de la semaine. Ainsi, 64 sillons sont proposés quotidiennement dans chaque sens. Le temps de parcours entre les deux extrémités de la concession est fixé à 21 minutes. Dans une heure donnée, les 4 sillons sont répartis en deux groupes de deux. Eurotunnel a indiqué à l'ART et l'ORR que cette répartition vise à atteindre les objectifs commerciaux d'un cadencement à la demi-heure aux heures de pointe, tout en groupant les sillons deux par deux afin de maximiser le nombre de sillons totaux proposés chaque heure dans la LFT, étant donné que ces sillons consomment plus de capacité en raison de leur vitesse de circulation plus élevée.

52. In this section of the opinion, ART and ORR raise some issues on these two steps, and more specifically for (i) the choices made by Eurotunnel to build the path catalogue; (ii) the coordination and congestion process; and (iii) the consequences of a modification or withdrawal of a path by Eurotunnel at a later stage. They also recommend Eurotunnel should clarify the Network Statement on these points.

The path catalogue

53. The path catalogue for applicants is separated into two sub-catalogues: one for passenger trains and one for freight trains. They usually do not change subsequently from one working timetable to another.

54. The offer proposed in the passenger catalogue corresponds approximately to 4 passenger trains an hour (each way) from 7a.m. to 11p.m. and from Monday to Sunday, thus 64 paths a day. The travelling time from one portal of the concession to another is 21 minutes. The 4 paths in each hour are split into 2 groups of 2 paths. Eurotunnel has indicated to ART and ORR that this is done *"in order to allow for the commercial requirement of operation of half hourly services at peak times. At the same time, within each of these half hours, passenger train paths are grouped together (flighted) in order to maximise the number of train paths offered within the hourly capacity of the Fixed Link Railway Network, given their higher capacity consumption resulting from their faster speed"*.

55. S'agissant du catalogue de sillons pour les trains de fret, l'offre est plus hétérogène et varie entre les jours de la semaine et les week-ends de 40 à 64 sillons par jour (2 à 4 sillons par heure). Les sillons diurnes sont principalement des sillons de type « ME120 » (c'est-à-dire pour des trains circulant à 120km/h environ) alors que les sillons de nuit sont soit de type « ME120 », soit de type « MA100 ».

56. Enfin, Eurotunnel a indiqué aux régulateurs que dans certaines circonstances exceptionnelles, les entreprises ferroviaires peuvent commander des sillons spécifiques « hors catalogue », afin de répondre à des besoins particuliers. C'est par exemple le cas des trains de nuit pour les passagers, trains pour lesquels les sillons sont tracés à la demande. C'est également le cas pour les trains de fret « à grande vitesse » qui circulent au-delà des vitesses type proposées dans le catalogue.

57. L'ART et l'ORR considèrent que le processus d'attribution de capacité proposé par Eurotunnel respecte les principes posés par la Directive et que les catalogues proposés sont clairs et pragmatiques, tout en permettant à chaque candidat de commander des capacités en dehors des catalogues proposés.

58. Toutefois, l'ART et l'ORR considèrent toujours que le Document de Référence devrait être rendu plus clair et transparent à propos de ce processus. En particulier, il devrait détailler le contenu des catalogues (voire inclure ces catalogues en tant qu'annexe du document) et préciser *a minima* :

- Que les commandes de capacités « hors catalogues » sont possibles ;
- Qu'une consultation est organisée par Eurotunnel afin de construire les catalogues avec les entreprises ferroviaires afin

55. As for the freight catalogue, the offer differs from week days to weekend days and varies from 40 to 64 paths a day and 2 to 4 an hour. Day paths are mostly "ME 120" paths (i.e. for train running at approximately 120km/h) while night paths consist of a combination of "ME 120" and "MA 100" paths.

56. Lastly, Eurotunnel has indicated that "*in certain exceptional circumstances, Railway Undertakings' requests may lead Eurotunnel to offer specific train paths outside of those proposed in the pre-arranged path catalogues, in order to cater for exceptional situations*". This is the case for example for night time passenger trains for which paths are designed on request or for high speed rail freight trains.

57. ART and ORR consider this process to be compliant with the Directive and provides applicants with a clear and pragmatic catalogue of pre-arranged paths while allowing them to request specific paths outside of the catalogue.

58. However, we still consider, that the Network Statement should be made more transparent and clearer about this process, and should in particular detail the content of the path catalogues in the Network Statement (or even include those catalogues as an annex of the Network Statement) and at least set out that:

- requests outside the catalogues are possible; and
- a consultation process is organised by Eurotunnel to build the catalogues with the Railways and with Passenger and Rail Freight

que ceux-ci intègrent les évolutions techniques des matériels roulants et les variations des vitesses des trains ainsi que les développements prévisibles des marchés.

RUs in order to reflect the relative changes in the various markets, including technical changes in rolling stock, train speeds, emergence of new markets and clients' needs.

S'agissant de ce dernier point, l'ART et l'ORR souhaitent mettre en avant le fait qu'ils n'ont pas d'informations concrètes sur la consultation menée par Eurotunnel ni ses modalités, et recommandent ainsi à Eurotunnel d'inclure cette thématique dans la consultation publique générale menée à l'automne sur le projet de Document de Référence annuel.

On this last point, ART and ORR have not been provided with information on this consultation process nor its terms, and recommend Eurotunnel to include this point in the general, public consultation on the draft Network Statement during the Autumn.

Le processus de coordination des demandes et de gestion de la saturation

The coordination and congestion process

59. L'article 46 de la Directive prévoit que « *Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté [...] à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci* » et que « *le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées* ».

59. Article 46 of the Recast provides that "*where the infrastructure manager encounters conflicts between different requests, it shall attempt, through coordination of the requests, to ensure the best possible matching of all requirements*" and that it has "*the right, within reasonable limits, to propose infrastructure capacity that differs from that which was requested*".

60. La notion de « limites raisonnables », telle qu'interprétée par Eurotunnel, est étroitement liée à l'utilisation effective du sillon qui a été proposé au candidat et des besoins exprimés par ses clients. Ainsi, Eurotunnel a indiqué à l'ART et à l'ORR que cette notion est liée aux contraintes spécifiques qui s'appliquent au service en question, telles qu'exprimées par l'entreprise ferroviaire. Si l'offre proposée à l'entreprise satisfait toutes ses contraintes (si besoin après plusieurs itérations avec Eurotunnel), alors cela devrait permettre de considérer raisonnablement que la demande a été satisfaite. Idéalement, cela devrait également s'accompagner d'une capacité effectivement réservée par l'entreprise et du lancement du service ferroviaire considéré. En d'autres termes, l'ART

60. The concept of "*reasonable limits*", as interpreted by Eurotunnel, is strongly linked with the use of the path offered and the needs of each client. Therefore, it has indicated to ART and ORR that this notion "*is linked to the specific constraints applying to the service in question, as expressed by the RU. If the offer formulated reasonably satisfies all constraints listed by the RU (if needed, after iterations between ET and the RU), this should allow the request to be considered as fulfilled. Ideally this should also mean that the RU decides to accept one of the capacity offers that it has received, and launch its service [...]*". In other words, we consider that Eurotunnel is saying that a proposal that differs from the

et l'ORR comprennent qu'une proposition différente de la demande initiale et refusée par un candidat mènera à une déclaration de saturation.

61. Sur la base des éléments qui précèdent, l'ART et l'ORR considèrent que la notion de limite raisonnable est correctement définie sur ce réseau. Toutefois, le lien entre le processus de coordination et la déclaration de saturation qui peut s'en suivre devrait être mieux explicité au sein du Document de Référence.

62. Par ailleurs, l'ART et l'ORR considèrent qu'il est essentiel que chaque cas de coordination fasse l'objet d'une traçabilité complète de tous les échanges qui l'accompagnent (e-mails, comptes-rendus de réunions, etc.) afin de démontrer, notamment dans le cas d'un recours au système de règlement des litiges, que chaque partie prenante a bien respecté les règles prévues au Document de Référence lors de cette étape sensible. Ainsi, des garanties sur la traçabilité de ces échanges devraient être incluses à la partie 4.3.1 du Document de Référence.

63. Enfin, l'ART et l'ORR souhaitent rappeler à Eurotunnel la recommandation émise dans leur avis de l'an dernier susvisé, en demandant à Eurotunnel, une nouvelle fois, de modifier et de clarifier la procédure qui s'applique en cas de conflit entre demandes de capacités, s'agissant notamment de l'application des critères de priorité.

Modifications ou suppressions de sillons

64. Dans un nombre limité de cas, Eurotunnel peut modifier ou supprimer un sillon déjà attribué. La liste de cas prévus est présente à la partie 4.3.4 du Document de Référence ; parmi ces cas, on retrouve les travaux d'entretien non prévus et critiques pour la sécurité de l'infrastructure ferroviaire. Il est important de souligner que ce cas est explicitement

request and that is not accepted by an applicant could lead to a declaration of congestion.

61. On the basis of the above, ART and ORR consider that Eurotunnel's interpretation of "*reasonable limits*" is correct on this network. But the link between the coordination process and the declaration of congestion, based on that definition, could be made more explicit in the network statement.

62. Moreover, ART and ORR consider that it is important that the coordination process takes place with full transparency of the communications between the parties (including e-mails and meetings) in order to help show, in the event of the Eurotunnel dispute resolution process coming into force, that each stakeholder has respected the provisions of the Network Statement during this stage. For this reason, ART and ORR expect that requirements for the transparency of the communications, should appear in part 4.3.1 of the Network Statement.

63. Finally, ART and ORR remind Eurotunnel of their recommendation from last year's opinion on the Network Statement and ask Eurotunnel again to amend this document to clarify and justify the procedure to follow in the event of competing requests, especially regarding the priority criteria.

Withdrawal or Modification of Paths

64. In a limited number of cases, Eurotunnel can withdraw or modify an allocated train path. The list of cases is described in part 4.3.4 of the Network Statement and among these cases, there is one for unplanned safety-critical maintenance work. It is important to notice that this provision is compliant with Article 54.2 of the Directive that allows

prévu par l'article 54.2 de la Directive qui permet au gestionnaire d'infrastructure de supprimer « sans préavis » des sillons alloués « *en cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable* ».

65. Durant l'instruction de l'avis sur le document de référence 2021, Eurotunnel a indiqué que dans de telles circonstances, il rembourserait les droits de réservation déjà payés pour les sillons qui ont été annulés à cause des défaillances de l'infrastructure.

66. Même si Eurotunnel est incité à développer le trafic et à maintenir les sillons alloués, l'ART et l'ORR notent qu'il n'existe pas de système incitatif financier garantissant que le gestionnaire d'infrastructure ne modifie ou ne supprime pas des sillons dans son propre intérêt. De tels systèmes existent déjà sur d'autres réseaux européens et sont conçus de telle sorte que le gestionnaire d'infrastructure paye un montant fixe ou variable aux entreprises ferroviaires, en complément du remboursement des redevances qu'elles auraient déjà pu verser, dans les cas où il modifie ou supprime un sillon déjà attribué. Ces systèmes permettent d'encourager financièrement les gestionnaires d'infrastructure à limiter les travaux non prévus et non urgents lorsque des sillons ont déjà été attribués dans la fenêtre spatio-temporelle considérée.

infrastructure managers to withdraw "without warning" train paths "in an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown marking the infrastructure temporarily unusable."

65. During the examination of the 2021 Network Statement, Eurotunnel has indicated that in such cases, it "*will forfeit the IRC portion of reservation fees for timetabled services that have been cancelled as a direct result of this disruption*".

66. Even if Eurotunnel is incentivised to develop its business by maintaining the train paths, ART and ORR note that there is no financial incentive guaranteeing that the infrastructure manager doesn't withdraw or modify a train path for its own interest. Such incentives already exist on other European networks and are designed so that each infrastructure manager has to pay a fixed or variable amount of money (in addition to the refund of charges already paid by each operator) if it modifies or withdraws a path. This limits the risk of an infrastructure manager organising unplanned and non-vital infrastructure works when paths have already been granted.

3.5 Les négociations relatives à l'accord OMRC 2020 / Negotiation of the 2020 OMRC agreement

67. L'accord OMRC de 2015 a pris fin le 31 décembre 2019. Eurotunnel, BRB et la SNCF sont actuellement en phase de négociation d'un nouvel accord pour la période 2020 – 2024. Dans ce cadre, BRB et SNCF ont délégué à Eurostar International Ltd la mission de conduite des négociations en leur nom.

67. The 2015 OMRC agreement expired at the end of 2019. Eurotunnel, BRB and SNCF are currently negotiating a new OMRC agreement for the period 2020 – 2024. BRB and SNCF have delegated their roles in this process to Eurostar, which is conducting the negotiation on their behalf.

68. Etant donné que le nouvel accord OMRC portera sur le niveau des redevances d'infrastructure, il est assimilable à une négociation au sens de l'article 56.6 de la Directive, qui prévoit que « *Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent chapitre* ». Afin de respecter cette disposition, les régulateurs doivent superviser la négociation sur le nouvel accord OMRC, en prenant en compte le budget prévisionnel et tous les documents utilisés pour parvenir à l'accord, en particulier les prévisions d'Eurotunnel relatives aux coûts de l'infrastructure, à la productivité et à l'*asset management*.

69. Eurotunnel a convié les régulateurs à superviser cette négociation et il a été convenu que les parties prenantes à cet accord tiendraient l'ART et l'ORR informés de l'état d'avancement de ce processus et partageraient avec eux la documentation nécessaire à l'instruction de ces négociations à chaque étape clé. Deux rencontres ont déjà été organisées et l'ORR poursuivra la supervision de ce processus avec la participation de l'ART.

70. La supervision des négociations par les régulateurs constitue un enjeu particulièrement important afin de garantir des conditions d'accès équitables, en particulier pour les nouveaux entrants, puisque la contribution OMRC décidée dans le cadre de cet accord a un impact direct sur le calcul des montants des redevances. Les sujets qui feront l'objet d'une attention particulières dans cet accord sont : (1) la gestion des actifs à long terme et sa conséquence sur les redevances payées par les entreprises ferroviaires relatives aux coûts associés et (2) l'allocation des coûts, y compris en prenant en compte les effets d'ElecLink.

68. Since the new OMRC agreement concerns the level of charges, it is equivalent to a negotiation within the meaning of article 56.6 of the Directive, which provides that "*Negotiations between applicants and an infrastructure manager concerning the level of infrastructure charges shall only be permitted if these are carried out under the supervision of the regulatory body. The regulatory body shall intervene if negotiations are likely to contravene the requirements of this Chapter*". In order to comply with this provision, ORR and ART have to supervise the OMRC negotiation, taking into consideration the provisional budget and all documents used to finalise the agreement, including Eurotunnel's forecasts on costs, efficiency and asset management.

69. Eurotunnel invited the regulatory bodies to supervise the negotiation of the new OMRC agreement, and we have agreed that the parties to the prospective agreement will keep us informed of progress and share documentation for our review and comment at key stages. We have already held two meetings on this. ORR will continue to supervise this process and collaborate with ART.

70. Supervision of the negotiations by the regulatory bodies is particularly important to assure equitable conditions for all parties and especially for new entrants in the market since the OMRC contribution has a direct impact on the applicable charges calculation. Our main areas of interest in the OMRC agreement are: (1) long-term asset sustainability and efficiency and how they impact on ORMCs to railway undertakings; and (2) cost allocation, including the consideration of the effect of ElecLink.

71. Par ailleurs, et en complément du processus décrit ci-dessus, il convient de noter que la réglementation française prévoit, en application de l'article L. 2133-2 du code des transports, qu'Eurotunnel transmette les tarifs négociés à l'Autorité (donc dans le cas présent, la version finalisée de l'accord OMRC) qui dispose alors de deux mois pour s'opposer à ces tarifs. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord.

71. In addition to the process described above, we note the specific French law requirement under Article L.2133-2 of the French Transport Code, for Eurotunnel to provide the negotiated charges (i.e. in the present case, the final version of the OMRC agreement) to ART for final review. ART then has two months to conduct its review and if it raises no objections during that period, the agreement will be deemed to have been accepted.

3.6 Le projet ElecLink / The ElecLink project

72. ElecLink est une entreprise²¹ visant à construire, déployer et exploiter une interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni, par l'installation de deux câbles d'une longueur de 51km à l'intérieur de la LFT. Dans l'hypothèse où le projet avancerait, l'ART et l'ORR souhaitent indiquer qu'ils échangeraient avec Eurotunnel sur les problématiques suivantes dans le cadre de leur mission de régulation économique de la LFT :

72. ElecLink is a company²³, which plans to run a 51km electricity transmission cable (the interconnector) inside the CFL. If this project goes ahead, we anticipate engaging with Eurotunnel on the following issues as the economic regulators for the CFL:

- i. Les moyens que met en œuvre Eurotunnel pour assurer une allocation des coûts de la LFT, de manière non discriminatoire, entre les entreprises ferroviaires, les services de navettes et ElecLink. En effet, le RUC prévoit des dispositions relatives aux règles d'allocation des coûts entre l'exploitation des services de navettes et les entreprises ferroviaires, toutefois ce document n'évoque pas le cas d'un nouveau type d'utilisateur de l'infrastructure du tunnel tel qu'ElecLink.
- ii. Les coûts additionnels qu'entraîne le projet ElecLink (par exemple pour des raisons de sécurité ferroviaire liées à la présence de ces câbles électriques à proximité des voies ferrées) et la

- i. How Eurotunnel would ensure that the CFL's costs are allocated in a fair and non-discriminatory way between ElecLink, the Shuttle activities and railway undertakings and thus appropriately reflected in access charges. The RUC sets out prescriptive cost allocation rules between Eurotunnel's Shuttle activities and railway undertakings. However, the RUC is silent on how costs should be allocated to a new type of user of the CFL, such as ElecLink.
- ii. What additional costs could be incurred as a result of the ElecLink project (for example costs incurred as a result of additional safety requirements from having a cable in the CFL) and how these

²¹ ElecLink est une filiale à 100% du groupe Getlink, qui est aussi la holding d'Eurotunnel.

²³ ElecLink is a wholly owned subsidiary of the Getlink Group, which is also Eurotunnel's parent company.

méthodologie d'affectation de ces coûts à 100% à ElecLink. En complément, d'autres coûts devront désormais être partagés entre ElecLink, les services de navettes et les entreprises ferroviaires, et Eurotunnel devrait déterminer clairement comment ces coûts sont partagés entre les parties prenantes (par exemple pour les coûts relatifs à la sécurité). Cette problématique a déjà fait l'objet d'un premier échange avec Eurotunnel dans le cadre des négociations en cours sur le nouvel accord OMRC²².

- iii. La gestion des capacités d'infrastructure ferroviaire en lien avec les besoins potentiellement conflictuels d'ElecLink pour construire, maintenir et exploiter cette interconnexion électrique. En particulier, l'ART et l'ORR seront vigilants aux éléments apportés par Eurotunnel pour garantir un processus d'attribution de capacité équitable et non discriminatoire entre les différents acteurs.

73. Etant donné que les travaux d'installation ont déjà débuté, certaines des problématiques évoquées ci-avant et relatives à l'affectation des coûts et aux conditions d'accès peuvent d'ores et déjà se rencontrer.

would be just paid by ElecLink. In addition, there are also some costs that would be shared between ElecLink, Shuttle activities and the railway undertakings (e.g. security costs). Eurotunnel should identify clearly how these costs would be allocated between the parties. We have started to discuss this issue with Eurotunnel in the context of the ongoing negotiations for the renewal of the OMRC agreement²⁴.

- iii. How Eurotunnel would manage capacity requests from railway undertakings alongside ElecLink's need to access the CFL to build, maintain and operate the interconnector. In particular, we would seek reassurance from Eurotunnel on how it will manage this process in a way that is fair and non-discriminatory as between ElecLink, Shuttle activities and railway undertakings.

73. As work has already commenced on the ElecLink project, some of the issues of access and cost allocation are already relevant.

²² Etant donné les modifications apportées concernant les services opérant dans la LFT, l'ART et l'ORR s'attendent à ce que Eurotunnel revoit les principes d'allocation des coûts afin qu'ils correspondent à une allocation réaliste et pertinente.

²⁴ Given the changes to the activities in the CFL, we would expect Eurotunnel to have reviewed its cost allocation principles to ensure they are fit for purpose.

ANNEXES

Annexe 1

Les services et les entreprises ferroviaires utilisant la Liaison Fixe Transmanche

En 2019, les entreprises ferroviaires suivantes ont utilisé la Liaison Fixe Transmanche :

Tableau 1. Opérateurs ayant emprunté la Liaison Fixe Transmanche en 2019

Type de service	Opérateurs
Navettes (voitures et camions)	Eurotunnel
Trains de fret	Dans le cadre du RUC : DB Cargo UK, SNCF/Captrain/Forwardis Fournisseurs de services en Open Access: RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, Europorte France (filiale du Groupe Europorte qui appartient à Getlink), GB Railfreight (auparavant filiale d'Eurotunnel SE ²⁵).
Trains de passagers	Eurostar

Source : Eurotunnel

²⁵ Le 15 novembre 2016, GB Railfreight a été racheté par EQT Infrastructure.

Les tableaux suivants illustrent des évolutions de trafic différentes selon les activités :

Tableau 2. Nombre annuel de véhicules transportés par le service de navettes des Concessionnaires

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de voitures transportées par les navettes (taux d'évolution annuel)	2 262 811 (-)	2 424 342 (+7,1%)	2 481 167 (+2,3%)	2 572 263 (+3,7%)	2 556 585 (-0,6%)	2 610 242 (+ 2,1%)	2 595 247 (-0,6%)	2 660 414 (+2.5%)	2 601 791 (-2.2%)
Nombre d'autocars transportés par les navettes (taux d'évolution annuel)	56 095 (-)	58 966 (+5,1%)	64 507 (+9,4%)	63 059 (+2,2%)	58 387 (-7,4%)	53 623 (-8,2%)	51 229 (-4,5%)	51 300 (+0,1%)	50 268 (-2,0%)
Nombre de camions transportés par les navettes (taux d'évolution annuel)	1 263 327 (-)	1 464 880 (+16,0%)	1 362 849 (-7,0%)	1 440 214 (+5,7%)	1 483 741 (+3,0%)	1 641 638 (+10,6 %)	1 637 280 (-0,3%)	1 693 462 (+3.4%)	1 595 241 (-5.8%)

Source : Eurotunnel

Tableau 3. Nombre annuel de trains de fret et volume de marchandises transportées (tonne)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de trains de fret (taux d'évolution annuel)	2 388 (-)	2 325 (-2,6%)	2 547 (+9,5%)	2 900 (+13,9%)	2 421 (-16,5%)	1 797 (-25,8%)	2 012 (+12,0%)	2 077 (+3,2%)	2144 (+3,2%)
Volume de marchandises transportées en tonnes (taux d'évolution annuel)	1 324 673 (-)	1 227 139 (-7,4%)	1 363 834 (+11,1%)	1 648 047 (+20,8%)	1 420 826 (-13,8%)	1 041 294 (-26,7%)	1 219 364 (+17,1%)	1 301 460 (+6,7%)	<i>Données non communiquées</i>

Sources : Eurotunnel,

Tableau 4. Nombre annuel de trains de passagers et nombre de passagers

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de trains de passagers (en milliers, arrondi à 500 près)	18,5	18,5	18,5	19,0	19,0	18,5	17,0	17,5	17,5
Nombre de passagers (taux d'évolution annuel)	9 679 764 (+)	9 911 649 (+2,4%)	10 132 691 (+2,2%)	10 397 894 (+2,6%)	10 399 267 (+0,0%)	10 011 337 (-3,7%)	10 300 622 (+2,9%)	10 971 650 (+6,5%)	11 046 608 (+0,7%)

Sources : Eurotunnel

Annex 1

Services and operators using the CFL

The following operators used the CFL in 2019:

Table 1. Operators using the CFL in 2019

Type of service	Operators
Shuttles (cars and HGVs)	Eurotunnel
Freight trains	Under the RUC: DB Cargo, SNCF/Captrain/Forwardis Service suppliers under the Open Access scheme: RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, Europorte France (subsidiary of Europorte Group, held by Getlink), GB Railfreight (previously a subsidiary of Eurotunnel SE ²⁶)
Passenger trains	Eurostar

Source: Eurotunnel

²⁶ GB Railfreight was acquired by EQT Infrastructure on 15 November 2016.

The following tables show the various traffic changes based on activities:

Table 2. Annual number of cars, buses/coaches and HGVs transported by the Concessionaires' shuttle service

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Number of cars transported by shuttles (annual percentage change)/	2,262,811 (-)	2,424,342 (+7.1%)	2,481,167 (+2.3%)	2,572,263 (+3.7%)	2,556,585 (-0.6%)	2,610,242 (+2.1%)	2,595,247 (-0.6%)	2,660,414 (+2.5%)	2,601,791 (-2.2%)
Number of buses/coaches transported by shuttles (annual percentage change)	56,095 (-)	58,966 (+5.1%)	64,507 (+9.4%)	63,059 (+2.2%)	58,387 (-7.4%)	53,623 (-8.2%)	51,229 (-4.5%)	51,300 (+0.1%)	50,268 (-2.0%)
Number of HGVs transported by shuttles (annual percentage change)	1,263,327 (-)	1,464,880 (+16.0%)	1,362,849 (-7.0%)	1,440,214 (+5.7%)	1,483,741 (+3.0%)	1,641,638 (+10.6%)	1,637,280 (-0.3%)	1,693,462 (+3.4%)	1,595,241 (-5.8%)

Source: Eurotunnel

Table 3. Annual number of freight trains and volume of goods transported (tonnes)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Number of freight trains (annual percentage change)	2,388 (-)	2,325 (-2.6%)	2,547 (+9.5%)	2,900 (+13.9%)	2,421 (-16.5%)	1,797 (-25.8%)	2,012 (+12.0%)	2,077 (+ 3.2%)	2,144 (+ 3.2%)
Volume of goods transported in tonnes (annual percentage change)	1,324,673 (-)	1,227,139 (-7.4%)	1,363,834 (+11.1%)	1,648,047 (+20.8%)	1,420,826 (-13.8%)	1,041,294 (-26.7%)	1,219,364 (+17.1%)	1,301,460 (+6.7%)	No data available

Sources: Eurotunnel

Table 4. Annual number of passenger trains and passengers transported

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Number of passenger trains (in thousands, rounded to nearest 500)	18.5	18.5	18.5	19.0	19.0	18.5	17.0	17.5	17.5
Number of passengers (annual percentage change)	9,679,764 (+)	9,911,649 (+2.4%)	10,132,691 (+2.2%)	10,397,894 (+2.6%)	10,399,267 (+0.0%)	10,011,337 (-3.7%)	10,300,622 (+2.9%)	10,971,650 (+6.5%)	11,046,608 (+0.7%)

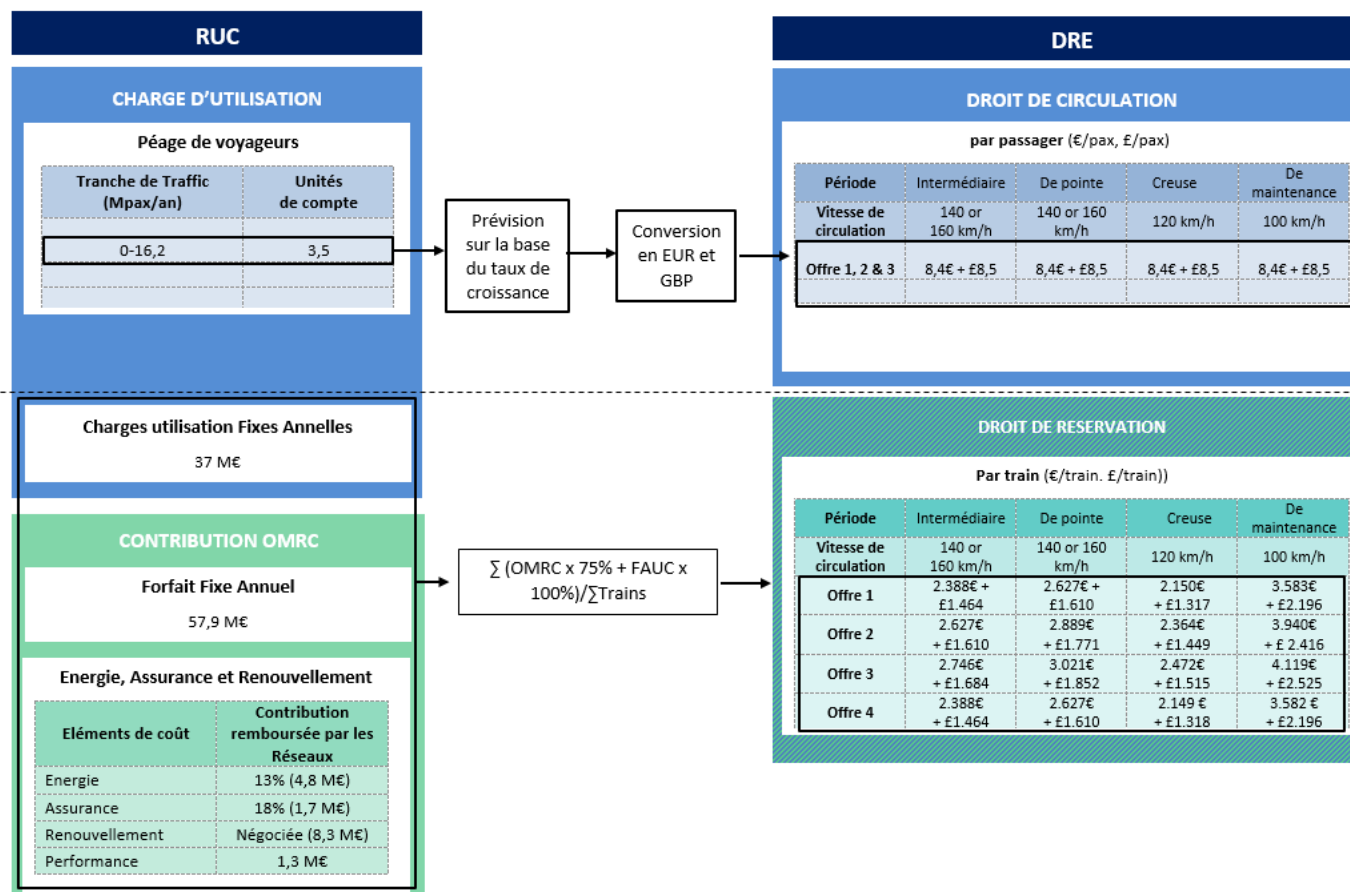
Sources: Eurotunnel

Annexe 2

Articulation RUC/DRE

Illustration du mécanisme de conversion des montants totaux annuels de contribution RUC vers les montants de charges unitaires par voyageur et par train de voyageurs prévus dans le DRE

Tableau 5. Articulation RUC/DRE

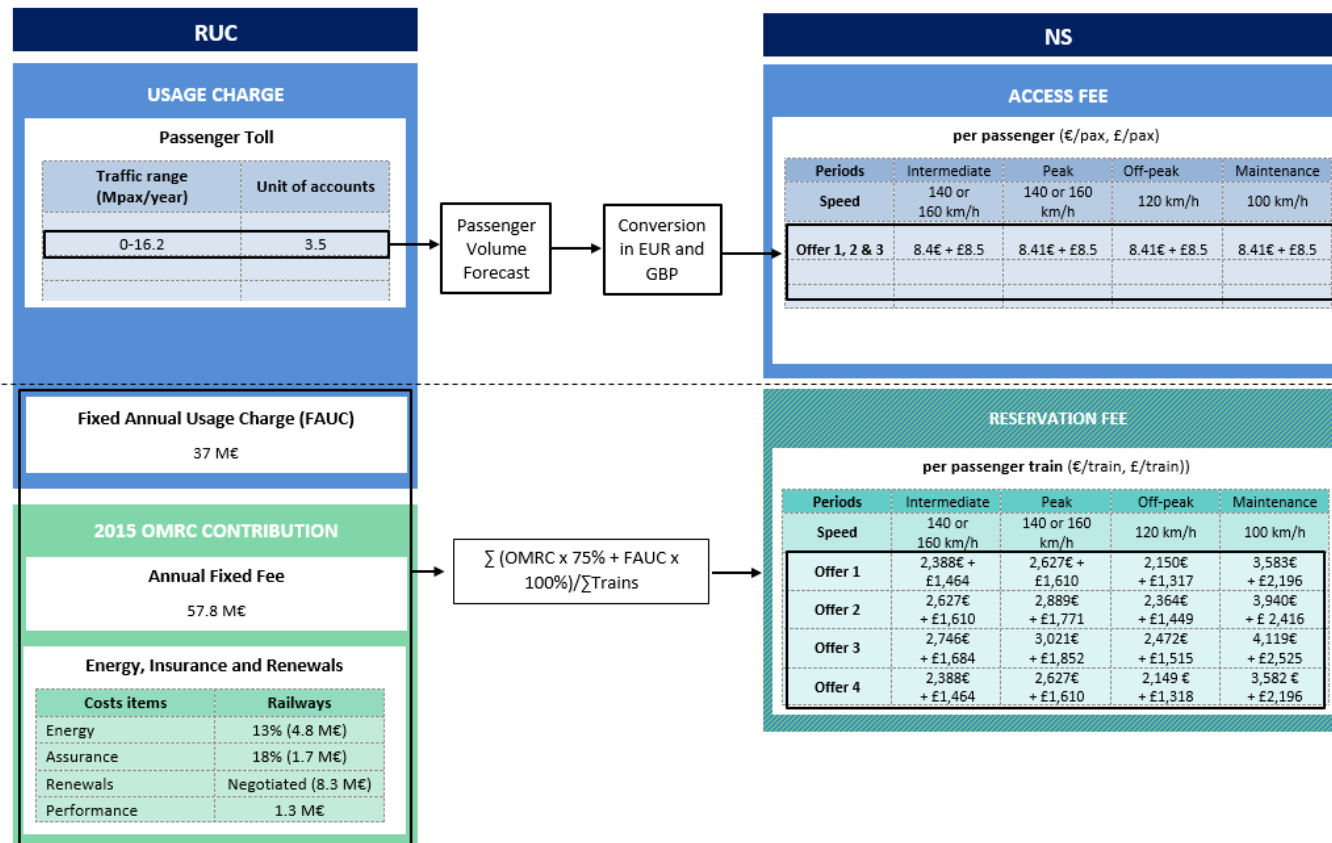


Source : ART/ORR

Annex 2 RUC/NS Articulation

An illustration of the mechanism for conversion of the total annual amounts of the RUC costs contribution into the amounts of unit charges per passenger and per passenger train in the Network Statement

Table 5. Articulation RUC/NS



Sources: ART/ORR

Annexe 3 - Le système d'aide ETICA-PAX - Exemples de calcul pour la détermination de l'aide

		Critère ETICA	Formule appliquée ²⁷
Fréquence & Capacité Additionnelles	Montant de l'aide au démarrage ETICA <i>(montant nominal indicatif maximal avant ajustements, basé sur une capacité unitaire de 100 sièges par train, 364 jours/an)</i>	A1	550 000 €
	Ajustement pour la fréquence réelle offerte <i>(trains exploités par semaine ou trains exploités par année pleine)</i>	A2 [N trains/an] [N trains/semaine]	x N/365/2 x N/7/2
	Ajustement pour la capacité réelle par train	A3 [S sièges/train]	x S/100
	Ajustement pour capacité offerte sur nouvelle destination <i>(quota de sièges par train de passagers sur les nouvelles destinations, effectivement exploités, offerts à la vente & commercialisés, lorsque la capacité du train est partagée entre destination nouvelle et existante)</i>	A4 [% sièges sur nlleDest(Sn) /total (Stt)]	x Sn/Stt
Création de Trafic & Nouveauté	Ajustement pour réduction/remplacement de dessertes – sans duplication si traité par A4 <i>(lorsque la nouvelle desserte remplace des services existants sur une destination identique ou substituable. Par exemple, une entreprise ferroviaire qui exploitait auparavant un service hebdomadaire à destination X remplace ce service par un service quotidien à destination Y via X)</i>	B1 [remplacement de N trains/an] [remplacement de Cr sièges/an]	x(Nn-Nr)/Nn x(Cn-Cr)/Cn
	Ajustement pour abstraction/déplacement de trafic – sans duplication si traité par A4 ou B1 <i>(lorsque la nouvelle desserte transporte des volumes existants de voyageurs transmanche sur un marché identique ou substituable. Par exemple, une entreprise ferroviaire qui exploitait auparavant des services fréquents à la gare X1 commence également à exploiter un service direct à la gare X2 dans la même zone, créant ainsi un nouveau trafic, mais aussi un trafic abstrait à partir de X1).</i>	B2 [déplacement de Pa passagers/an] [déplacement de Ca sièges/an]	x(Pn-Pa)/Pn x(Cn-Ca)/Cn

²⁷ n désigne la nouvelle offre et r ou a l'offre remplacée, le cas échéant

	Ajustement pour dessertes indirectes – sans duplication si traité par A4 ou B1 ou B2 <i>(service direct signifiant que les voyageurs ne descendent pas du train du départ jusqu'à l'arrivée / arrêt dédié signifiant que les voyageurs doivent descendre du train pour des contrôles en gare avant de rejoindre le même train / correspondance signifiant que les voyageurs doivent changer de train au cours du trajet)</i>	B3 [Tout-] Direct Semi-Direct Arrêt Dédié Correspondance	x100% x 75% x 50% x 0%
	Ajustement pour desserte en tout-direct – sans duplication si traité par A4 ou B1 ou B2 <i>(lorsque l'EF investit pour réorganiser une desserte semi-directe en desserte directe, éliminant l'arrêt dédié pour contrôles – faits au départ/à bord/arrivée)</i>	B4 [Tout-] Direct (semi-direct)	x 25%
Création Marché & Complexité Desserte	Ajustement pour Dessertes Longue Distance <i>(lorsque l'opérateur s'efforce de développer de nouvelles dessertes vers des marchés plus distants– sur base des temps de trajet les plus rapides réalisables en service direct entre gares terminus)</i>	C1 ≤2h 3h 4h 5h ≥6h	x 50% x 75% x 100% x 120% x 140%
	Ajustement pour nouvelles gares additionnelles <i>(lorsque l'opérateur s'efforce de développer de nouvelles dessertes vers de nouveaux marchés, en investissant dans de nouveaux arrêts commerciaux)</i>	C2 1 nouvelle gare	+2% <i>(par nouvelle gare, jusqu'à 4 nouvelles gares)</i>
	Ajustement pour nouvelle combinaison marchés régionaux <i>(lorsque l'opérateur s'efforce de développer des dessertes directes sur de nouvelles combinaisons de marchés transmanche en ajoutant des arrêts dans des gares existantes – dans la mesure où l'arrêt dans une gare existante crée de nouvelles combinaisons de marchés UK-Continent – par ex. Londres-Nouvelle Destination avec arrêt commercial dans le Kent, ou Paris-Nouvelle Destination UK avec arrêt commercial à Lille)</i>	C3 Gare régionale	C2x1,5
	Ajustement pour dessertes permanentes toutes-saisons <i>(lorsque l'opérateur s'efforce à maintenir une offre toutes-saisons – ou quasiment à l'année, hormis 10 semaines d'arrêt y compris annulations – plutôt qu'un service saisonnier limité concentré sur les saisons de pointe)</i>	C4 ≥42/52 <42/52	x100% x 80%
Phasage	Année 1 = 60% (Q1=20% / Q2=20% / Q3=10% / Q4=10%)		
	Année 2 = 30% (Q1=7,5% / Q2=7,5% / Q3=7,5% / Q4=7,5%)		
	Année 3 = 10% (Q1=2,5% / Q2=2,5% / Q3=2,5% / Q4=2,5%)		

Exemple 1 :

Calcul détaillé

Fréquence & Capacité Additionnelles	A1	A1=550 000 €
	A2 [N trains/semaine]	A2=14/7 = 2
	A3 [S sièges/train]	A3=1000/100 = 10
	A4 [% sièges sur newDest(Sn)/total(Stt)]	A4=100 %
Création de Trafic & Nouveauté	B1	N.A. (déjà traité par A4)
	B2	
	B3	
	B4	
Création Marché & Complexité Desserte	C1 4h	C1=100%
	C2 1 nouvelle gare	C2=2% (Amsterdam)
	C3 nouvelle gare régionale	C3=1 (aucune nouvelle gare régionale)
	C4 ≥42/52	C4=100%
Phasage	2019=[Année1] 20% (Q1)	
	2020=($[Année1]20+10+10+[Année2]10$) =47,5%	
	2021=($[Année2]7,5+7,5+7,5+[Année3]2,5$) =25%	
	2022=($[Année3]2,5+2,5+2,5+[Fin]0$) =7,5%	
TOTAL = 550 k€ x A2 x A3 x [A4 ou B1 ou B2 ou (B3 + B4)] x (C1 + C2 x C3) x C4 = 550 k€ x 2 x 10 x 102% = 11,22 M€		

Exploitation envisagée

Itinéraire	London- Amsterdam (nouveau service)
Fréquence	2 allers-retours quotidien
Arrêts	<ul style="list-style-type: none"> ○ Londres- Amsterdam : service direct ○ Amsterdam-Londres : 1 arrêt à Bruxelles-Midi
Capacité théorique	500 sièges par unité simple
Train	Unité multiple de deux trains (1.000 sièges)
Date de lancement du service	1 ^{er} septembre 2019

Exemple 2 :

Calcul détaillé

Fréquence & Capacité Additionnelles	A1	A1=550 000 €
	A2 [N trains/semaine]	A2=3/7 = 0,4285
	A3 [S sièges/train]	A3=500/100 = 5
	A4 [% sièges sur newDest(Sn)/total(Stt)]	A4=100 % (A4bis=80% si 20% de la capacité vise le trafic existant Londres-Lille)
Création de Trafic & Nouveauté	B1	N.A. (déjà traité par A4)
	B2	
	B3	
	B4	
Création Marché & Complexité Desserte	C1 5h30	C1=130%
	C2 1 nouvelle gare	C2=2% (Genève)
	C3 nouvelle gare régionale	C3=1 (aucune nouvelle gare régionale)
	C4 $\geq 42/52$	C4=100
Phasage	2020=60%	
	2021=30%	
	2022=10%	
TOTAL = 550 k€ x A2 x A3 x [A4 ou B1 ou B2 ou (B3 + B4)] x (C1 + C2 x C3) x C4 = 550 k€ x 0,4285 x 5 x 1 x 132% = 1,555 M€ TOTAL (if A4bis=80%) =550 k€ x 0,4285 x 5 x 0,8 x 132% = 1,244 M€		

Source : ART/ORR

Exploitation envisagée

Itinéraire	Londres-Genève (nouveau service)
Fréquence	1 aller-retour Vendredi, Samedi et Dimanche
Arrêts	1 arrêt à Lille - Europe
Capacité théorique	500 sièges par unité simple
Train	Une unité simple (500 sièges)
Date de lancement du service	1 ^{er} janvier 2020

Annex 3 - The ETICA-PAX scheme – Examples of the calculation of the incentive

		ETICA indicator	ETICA incentive adjustment ²⁸
Frequency & Capacity Addition	Amount of ETICA start-up incentive <i>(indicative maximum nominal amount before adjustments, based on a train capacity of 100 seats and one daily return service)</i>	A1	550,000 €
	Adjustment for actual operating frequency <i>(trains operated per week or trains operated per full year)</i>	A2 [N trains/year] [N trains/week]	x N/365/2 x N/7/2
	Adjustment for actual train capacity	A3 [S seats/train]	x S/100
	Adjustment for shared capacity offer on new destination <i>(quota of seats per train passenger on new destination effectively operated, offered commercially and marketed, where train capacity is shared between new & existing destination)</i>	A4 [% seats on newDest(Sn) /total (Stt)]	x Sn/Stt
Traffic creation & Novelty	Adjustment for reduced or displaced services – without duplication if addressed with A4 <i>(where new services replace previously existing services to the same or a substitutable destination. For instance, a railway undertaking previously operating a weekly service to destination X replaces it with a daily service to destination Y via X)</i>	B1 [displacing N trains/year] [displacing Cr seats/year]	x(Nn-Nr)/Nn x(Cn-Cr)/Cn
	Adjustment for abstracted or displaced traffic – without duplication if addressed with A4 and B2 <i>(where projects cover both existing and new market, without direct replacement of other services. For instance, a railway undertaking previously operating frequent services to station X1 also begins operating a direct service to station X2 in the same area, creating some new traffic, but also abstracting traffic from X1).</i>	B2 [displacing Pa pax/year] [displacing Ca seats/year]	x(Nn-Nr)/Nn x(Cn-Cr)/Cn

²⁸ n refers to the new offer and r or a to the existing one (if relevant).

	Adjustment for indirectness of service – without duplication if addressed with A4 <i>(where direct service means passengers do not leave train from departure to destination/ dedicated stop means passengers exit train for checks before re-boarding the same train / connecting means passengers need to change trains on route)</i>	B3 [Fully-] Direct Semi-Direct Dedicated Connecting	x100% x 75% x 50% x 0%
	Adjustment for full-directness of service – without duplication if addressed with A4 <i>(where RU invests to re-organise semi-direct service into direct service, removing dedicated stop for checks – done on departure/on board/arrival)</i>	B4 [Fully-] Direct (from semi-direct)	x 25%
Market creation & route Complexity	Adjustment for long distance services <i>(where operator makes efforts to develop new services to more distant markets – based on fastest achievable fully-direct journey time between terminal stations)</i>	C1 ≤2h 3h 4h 5h ≥6h	x 50% x 75% x 100% x 120% x 140%
	Adjustment for additional new stations <i>(where operator makes efforts to develop new services to new markets, by investing in commercial stops at stations opening new stops)</i>	C2 1 new Station	+2% <i>(per new station, up to 4 new stations per new route)</i>
	Adjustment for additional regional market combinations <i>(where operator makes efforts to develop direct services on new cross-Channel market combinations by adding stops at existing stations – insofar as stop at existing station creates new UK-Continent market combinations – e.g. London-New Destination with commercial stop in Kent, or Paris-New UK Destination with commercial stop at Lille)</i>	C3 regional stop	C2x1.5
	Adjustment for permanent year-round services <i>(where operator makes efforts to maintain a year-round service offer – or quasi-all-season offer allowing for 10 weeks off including cancellations – rather than a limited seasonal service focused on seasonal peaks)</i>	C4 ≥42/52 <42/52	x100% x 80%
Phasing	Year 1 = 60% (Q1=20% / Q2=20% / Q3=10% / Q4=10%)		
	Year 2 = 30% (Q1=7.5% / Q2=7.5% / Q3=7.5% / Q4=7.5%)		
	Year 3 = 10% (Q1=2.5% / Q2=2.5% / Q3=2.5% / Q4=2.5%)		

Example 1:

Calculation

Frequency & Capacity addition	A1	A1=550,000 €
	A2 [N trains/week]	A2=14/7 = 2
	A3 [S seats/train]	A3=1,000/100 = 10
	A4 [% seats on newDest(Sn)/total(Stt)]	A4=100 %
Traffic creation & Novelty	B1	N.A. (already covered by A4)
	B2	
	B3	
	B4	
Market creation & Route complexity	C1 4h	C1=100%
	C2 1 new Station	C2=2% (Amsterdam)
	C3 regional stop	C3=1 (no new regional stop)
	C4 ≥42/52	C4=100
Phasing	2019=[Yr1] 20%	
	2020=(Yr1]20+10+10+[Yr2]10) =47.5%	
	2021=(Yr2]7.5+7.5+7.5+[Yr3]2.5) =25%	
	2022=(Yr3]2.5+2.5+2.5+[end]0) =7.5%	
TOTAL = 550 k€ x A2 x A3 x [A4 or B1 or B2 or (B3 + B4)] x (C1 + C2 x C3) x C4 = 550 k€ x 2 x 10 x 102% = 11.22 M€		

Scenario

Route	London-Amsterdam (new route)
Frequency	Two daily return services every day of the week
Stops	<ul style="list-style-type: none"> ○ London- Amsterdam: fully direct service ○ Amsterdam-London: 1 stop in Brussels-Midi
Theoretical capacity	500 seats per train
Train	Multiple unit of two trains (i.e. 1.000 seats)
Launch date	1st of September 2019

Example 2:

Calculation

Frequency & Capacity addition	A1	A1=550,000 €
	A2 [N trains/week]	A2=3/7 = 0.4285
	A3 [S seats/train]	A3=500/100 = 5
	A4 [% seats on newDest(Sn)/total(Stt)]	A4=100 % (A4bis=80% if 20% of capacity aimed at existing London-Lille traffic)
Traffic creation & Novelty	B1	N.A. already covered by A4
	B2	
	B3	
	B4	
Market creation & Route complexity	C1 5h30	C1=130%
	C2 1 new Station	C2=2% (Geneva)
	C3 regional stop	C3=1 (no new regional stop)
	C4 ≥42/52	C4=100
Phasing	2020=60%	
	2021=30%	
	2022=10%	
TOTAL = 550 k€ x A2 x A3 x [A4 or B1 or B2 or (B3 + B4)] x (C1 + C2 x C3) x C4 = 550 k€ x 0.4285 x 5 x 1 x 132% = 1.555 M€ TOTAL (if A4bis=80%) =550 k€ x 0.4285 x 5 x 0.8 x 132% = 1.244 M€		

Sources: ART/ORR

Scenario

Route	London - Geneva (new route)
Frequency	One daily return service on Fridays, Saturdays and Sundays
Stops	1 stop in Lille - Europe
Theoretical capacity	500 seats per train
Train	Single unit of one train
Launch date	1st of January 2020