

Avis n° 2020-086 du 22 décembre 2020

relatif à l'accord dit « RUC OMRC 2020 » sur la répartition des coûts d'exploitation de la liaison fixe trans-Manche

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

Saisie par Eurotunnel, par courriel enregistré le 26 octobre 2020 au pôle procédure de l'Autorité ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiée établissant un espace ferroviaire unique européen, notamment son article 56, paragraphe 6 ;

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 ses articles L. 2111-8, L. 2133-2, L. 2131-3 et L. 2131-4 ;

Vu le décret n° 87-757 du 9 septembre 1987 portant publication du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche ;

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 la « Convention d'utilisation » signée le 29 juillet 1987, entre The Channel Tunnel Group Limited, France Manche S.A., The British Railways Board et la Société Nationale des Chemins de Fer français ;

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du lien fixe » pour l'horaire de service 2020, publié le 15 décembre 2018 sur le site internet d'Eurotunnel ;

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du lien fixe » pour l'horaire de service 2021 publié le 17 décembre 2019 sur le site internet d'Eurotunnel ;

Vu le projet de « Document de référence annuel pour l'utilisation du lien fixe » pour l'horaire de service 2022, publié le 8 décembre 2020 sur le site internet d'Eurotunnel ;

Vu l'« accord RUC OMRC 2020 sur la répartition des coûts d'exploitation de l'article 10 et de l'annexe V de la convention d'utilisation du 29 juillet 1987 » ;

Vu les recommandations du service permanent approuvées par le comité binational le 4 décembre 2020 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 22 décembre 2020 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1.1. Le cadre de tarification de la liaison fixe trans-Manche

1.1.1. Les accords conclus entre Eurotunnel et les « Réseaux »

1. Le tunnel sous la Manche est une infrastructure ferroviaire concédée par les autorités françaises et britanniques à un gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel, dans le cadre du traité international de Canterbury signé le 12 février 1986 entre la France et le Royaume-Uni, et du contrat de concession signé le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et les sociétés privées concessionnaires France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited, opérant conjointement sous le nom d'Eurotunnel (ci-après « *Eurotunnel* »). Dans le cadre de ce traité international et de ce contrat de concession, le tunnel sous la manche est dénommé « liaison fixe trans-Manche » (ci-après la « LFT »).
2. Eurotunnel a signé, le 29 juillet 1987, une convention d'utilisation de longue durée (dénommée en anglais « *Railways Usage Contrat* », ci-après le « RUC ») avec les opérateurs de transport ferroviaire nationaux de la France et du Royaume-Uni, SNCF et The British Railways Board¹ (dénommés ensemble dans le RUC, et ci-après, les « Réseaux »).
3. Le RUC définit, pour la durée de la concession, les principes et conditions selon lesquels Eurotunnel permet l'exploitation de services commerciaux réguliers de trains de voyageurs et de marchandises par les Réseaux dans la LFT, ainsi que les règles tarifaires applicables à son utilisation. Ces règles tarifaires sont définies dans les articles 7 à 10 du RUC :

¹ Depuis 2001, *The British Railways Board* est placé sous le contrôle du *Department for Transport* (ou « *DfT* ») britannique.

- (i) Aux termes de l'article 7 du RUC, les Réseaux doivent, pour chaque période comptable telle que définie dans le RUC, payer aux concessionnaires des « Charges d'Utilisation », destinées à rémunérer l'investissement initial lié à la construction de la LFT. Ces charges comprennent un élément fixe, dénommé « charges d'utilisation fixes annuelles », et un élément variable, dénommé « péage », calculé par passager pour les services de trains de voyageurs.
 - (ii) L'article 10 et l'annexe V du RUC décrivent certains coûts, engagés par Eurotunnel et ses sociétés affiliées, relatifs à l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de la LFT (dénommés dans le RUC « Coûts d'Exploitation » ou, en anglais, « OMRC », pour « Operation, Maintenance and Renewal Costs », ci-après les « coûts OMR »²) et définissent les principes selon lesquels une partie de ces coûts est remboursée par les Réseaux à Eurotunnel.
4. À la suite d'un désaccord entre Eurotunnel et les Réseaux sur la méthode d'affectation des coûts OMR définie par les stipulations de l'article 10 et de l'annexe V du RUC, les Réseaux ont initié le 21 novembre 2001, une procédure arbitrale devant la Chambre de commerce internationale, laquelle a abouti à trois sentences les 26 avril 2002, 30 janvier 2003 et 4 mai 2005. À la lumière de ces sentences et afin de trouver une solution amiable à leur désaccord, Eurotunnel et les Réseaux ont conclu, le 24 juillet 2006, un accord d'application de l'annexe V du RUC, arrêtant des modalités de répartition des coûts OMR, jugées par les deux parties plus simples et équitables, pour les périodes comptables 2005 à 2014. Les parties ont ensuite conclu, le 2 avril 2015, pour les périodes comptables 2015 à 2019, un accord intitulé « accord RUC OMRC 2015 sur la répartition des coûts d'exploitation de l'article 10 et de l'annexe V de la convention d'utilisation du 29 juillet 1987 »³. Cet accord étant arrivé à échéance le 31 décembre 2019, les parties ont convenu de conclure un nouvel accord permettant de déterminer les contributions des Réseaux aux coûts OMR pour les périodes comptables 2020 à 2024.

1.1.2. Le document de référence du réseau publié par Eurotunnel

5. En vertu de l'article 27 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 susvisée, « [l]e gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau (...). 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 ».
6. En application de ces dispositions, Eurotunnel publie annuellement un « Document de référence annuel pour l'utilisation du lien fixe transmanche » (ci-après le « DRE »), comprenant notamment les informations tarifaires relatives à l'accès à l'infrastructure de la LFT.
7. Aux termes de l'article 1.3 du DRE relatif à l'horaire de service 2021, « [l]e Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe est un document d'information établi à l'intention des Entreprises Ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs ainsi que de toutes les parties intéressées ».

² Les coûts OMR incluent les coûts relatifs à la direction, à l'administration, à l'énergie, à la sécurité, à la sûreté, aux impôts et aux taxes, à l'entretien, à la gestion et au contrôle des circulations ferroviaires, aux dépenses de renouvellement de l'infrastructure de la LFT et les frais d'assurances.

³ Eurotunnel indique à cet égard dans son « Document de référence annuel du lien fixe - l'horaire de service 2021 », publié le 17 décembre 2019 que « Pour les coûts d'exploitation, entretien et renouvellement («OMRC»), les signataires de la Convention d'Utilisation du Réseau («RUC») ont conclu en 2015, avec la pleine participation des entreprises ferroviaires concernées (EIL) et sous l'égide de l'organisme de contrôle, un accord d'application du RUC pour les dispositions sur les coûts d'exploitation du réseau pour un cycle de 5 ans 2015-2019 ».

8. Il est indiqué à l'article 6.1.3 du DRE relatif à l'horaire de service 2021 que « *[I]es tarifs ont été conçus de manière à refléter fidèlement (avec ajustement ou report d'éventuelles variances prévisionnelles) le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation (...) Ainsi, pour le trafic Voyageurs, le péage par passager prévu par la Convention d'Utilisation se traduit exactement dans le droit de circulation par passager du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe (...) et la charge fixe annuelle et les coûts d'exploitation, maintenance et renouvellement sont entièrement reflétés dans le droit de réservation par train (...)* ». Ainsi, les tarifs reflétant les coûts OMR négociés dans le cadre des accords dits « RUC OMRC » sont opposables à l'ensemble des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs utilisatrices de la LFT par la voie du DRE.

1.2. La compétence générale de l'Autorité en matière de négociation de tarifs de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

9. En application du règlement 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, susvisé, l'Autorité et l'*Office of Rail and Road* (ci-après l'« ORR »), en tant qu'organismes de contrôle nationaux au sens de l'article 55, paragraphe 1 de la directive 2012/34/UE, se sont vus transférer la compétence de régulation économique de la LFT.
10. Aux termes de l'article 56, paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 susvisée, « *[I]l'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires. 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* ».
11. Cette disposition a été transposée par les autorités française et britannique de la manière suivante.
12. L'article L. 2133-2 du code des transports, transposant en droit français l'article 56, paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 susvisée, prévoit que « *L'Autorité de régulation des transports est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'infrastructure avec un candidat. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité, qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 et celles de l'article L. 2131-4. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord* ».
13. En application de ces dispositions, l'Autorité française peut s'opposer aux tarifs négociés dans les cas où :
- les conditions d'accès au réseau ferroviaire entravent « *le développement de la concurrence* » ;
 - l'accès au réseau et aux installations de service n'est pas accordé « *de manière équitable et non discriminatoire* » ;

- les « *dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées* » ne sont pas cohérentes « *avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques* », y compris « *la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure* ».

14. En application de l'article 31 de l'« *Access and management Régulations 2016* », transposant l'article 56, paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE en droit britannique, les négociations entre un candidat et le gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ne sont autorisées que si elles sont menées sous la supervision de l'Autorité britannique, qui intervient donc en amont, si ces négociations sont susceptibles de contrevenir aux exigences prévues par l'« *Access and management Régulations 2016* ».
15. Il résulte de ce qui précède que l'Autorité exerce ses compétences de contrôle sur le niveau des tarifs négociés pour l'utilisation de la LFT dans des conditions et selon des modalités différentes de son homologue britannique. Alors que celui-ci a pour mission de superviser, tout au long de leur déroulement, les négociations entre un candidat et le gestionnaire de l'infrastructure de sorte qu'en l'absence d'intervention de sa part, les tarifs résultant de ces négociations sont réputés conformes aux dispositions applicables, l'Autorité dispose d'un délai de deux mois pour s'opposer, le cas échéant, aux tarifs convenus entre les deux parties à l'issue de la négociation.
16. Cette différence rend l'Autorité et son homologue britannique particulièrement attentives à arrêter leurs positions de façon concertée, en application des articles 3, 4 et 5 de 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 susvisé, en vertu desquels les autorités française et britannique doivent coopérer et « *s'efforcer d'adopter les avis et décisions concernant la partie de la Liaison Fixe située sur le territoire de l'État dont elles relèvent en concertation avec l'autre Autorité* ». L'Autorité estime que cet avis ainsi que la lettre publiée par l'ORR satisfont à cet objectif.

1.3. La saisine de l'Autorité

17. Le 26 octobre 2020, l'Autorité a été saisie par Eurotunnel de l'« *accord RUC OMRC 2020 sur la répartition des coûts d'exploitation de l'article 10 et de l'annexe V de la convention d'utilisation du 29 juillet 1987* » (ci-après l'« *accord RUC OMRC 2020* »), signé par Eurotunnel et les Réseaux⁴ le 21 octobre 2020.
18. À l'instar des précédents accords OMRC conclus entre Eurotunnel et les Réseaux le 24 juillet 2006 et le 2 avril 2015, l'accord RUC OMRC 2020 définit les contributions aux coûts OMR dues annuellement par les Réseaux à Eurotunnel, en application de l'article 10 et de l'annexe V du RUC, pour les périodes comptables 2020 à 2024. Aux termes de l'article 2 de l'accord RUC OMRC 2020, ces contributions annuelles sont composées :

⁴ Si les parties signataires de cet accord sont, du côté des « Réseaux », la SA Société Nationale SNCF et *The British Railways Board*, la négociation avec Eurotunnel a été menée par la société Eurostar International Limited (ci-après « Eurostar »), seule société exploitant actuellement des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs utilisant la LFT et donc actuellement seule redevable, *in fine*, des contributions aux coûts OMR imputables à ce type de services. En effet, comme indiqué dans le préambule de l'accord RUC OMRC 2020, « [a]ux termes d'un accord dit *Back-to-Back Agreement* du 10 mai 1994, *British Railways Board* a délégué l'exécution opérationnelle de ses droits et obligations pour ce qui concerne le développement des services internationaux de voyageurs à la société actuellement dénommée *Eurostar International Limited* [...] ».

- (i) d'un forfait fixe annuel global et d'un paiement variable annuel de performance, relatifs aux coûts de direction et d'administration, de sécurité et de sûreté, aux impôts et aux taxes, à l'entretien, et à la gestion et au contrôle des circulations ferroviaires ;
 - (ii) d'une quote-part des coûts liés à l'énergie, aux assurances et aux dépenses d'investissement relatives au renouvellement de l'infrastructure de la LFT.
19. En outre, il est stipulé à l'article 8.1 de l'accord RUC OMRC 2020 que « Eurotunnel a fourni aux Réseaux une explication détaillant le mécanisme de conversion des montants totaux annuels des Contributions RUC OMRC vers des montants de charges unitaires par train de voyageurs (« OMRc ») publiés dans son Document de Référence Annuel », c'est-à-dire les montants du droit de réservation par train de voyageurs prévu dans les DRE. Ce mécanisme de conversion figure à l'annexe 2 de l'accord RUC OMRC 2020.
20. Enfin, l'article 8.3 de l'accord RUC OMRC 2020 prévoit que « [d]ans l'éventualité de l'arrivée d'une entreprise ferroviaire nouvel entrant sur le marché ferroviaire de voyageurs transmanche durant la période d'application du présent Accord, exploitant 15% (ou plus) du nombre total annuel de circulations de trains de voyageurs dans le Lien Fixe lors d'une Période Comptable donnée, les Réseaux et Eurotunnel conviennent de discuter de bonne foi (et dans une optique de consultation en Open Access des entreprises ferroviaires concernées) d'une révision de l'Accord RUC OMRC 2020 pour les Périodes Comptables suivantes, en vue de tenir compte de cette évolution de l'utilisation du Lien Fixe ».
21. Il résulte de ce qui précède que l'accord RUC OMRC 2020, négocié entre Eurotunnel et les Réseaux (représentés par Eurostar), a pour objet de définir les montants totaux des contributions aux coûts OMR dues annuellement par les Réseaux à Eurotunnel en application des dispositions précitées du RUC, pour les périodes comptables 2020 à 2024. Par ailleurs, les montants totaux annuels de ces contributions sont utilisés pour calculer, via le mécanisme de conversion qui est annexé à l'accord RUC OMRC 2020, le montant du droit de réservation par train de voyageurs prévu dans les DRE et donc applicable aux nouveaux entrants.
22. Les DRE relatifs aux horaires de service 2020 et 2021 ayant été publiés avant l'entrée en vigueur de l'accord RUC OMRC 2020, il y est indiqué que les montants du droit de réservation par train représentent « une prévision préliminaire, pouvant faire l'objet d'une mise à jour après la conclusion d'un accord OMRC révisé ». Ces montants sont donc appelés à être révisés en raison de l'entrée en vigueur de l'accord RUC OMRC 2020. Le DRR 2022 soumis à consultation publique contient une révision de ces montants.

2. ANALYSE

2.1. Précisions sur la portée et les limites des travaux d'instruction conduits

23. L'Autorité avait indiqué, dans son 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 », que « [l]a supervision des négociations [du nouvel accord OMRC] 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 particulière 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 ».

24. Le 29 février 2020, Eurotunnel a communiqué à l'Autorité et à l'ORR un projet d'accord RUC OMRC 2020. Un calendrier de réunions a ensuite été fixé afin de permettre aux régulateurs français et britannique d'obtenir les informations nécessaires à l'analyse de ce projet d'accord. En application de l'accord de coopération évoqué au point 16, les travaux d'instruction réalisés par l'Autorité ont donc été menés conjointement avec l'ORR, dans le cadre de quatre réunions avec Eurotunnel, qui se sont tenues les 11 septembre, 1^{er} octobre, 22 octobre et 13 novembre 2020, et qui ont été précédées d'une lettre des deux régulateurs dans laquelle ceux-ci ont présenté leurs attentes pour ce cycle de travail ainsi que les sujets à aborder. Parallèlement, une réunion s'est tenue avec Eurostar le 22 octobre 2020, lors de laquelle celle-ci a confirmé son accord sur les stipulations du projet d'accord RUC OMRC 2020.
25. L'instruction menée par l'Autorité et par l'ORR a reposé sur les éléments fournis par Eurotunnel et par Eurostar dans le cadre de ces réunions de travail. Les informations transmises étaient constituées de documents écrits, préparés par Eurotunnel, et d'explications orales, qui ont concerné notamment le montant des coûts OMRC, leur allocation et le développement du projet Eleclink. Les travaux menés par l'Autorité ont donc essentiellement consisté à analyser les principes généraux fournis de manière déclarative par Eurotunnel. L'Autorité souligne qu'elle n'a pas analysé de document interne d'Eurotunnel concernant les méthodologies de valorisation des coûts OMR ainsi que la détermination des clefs d'allocation de ces coûts ou leur mise en œuvre, en l'absence d'éléments fournis par Eurotunnel.

2.2. Sur les coûts OMR imputés aux Réseaux

2.2.1. Sur la détermination des coûts et leur allocation

26. La valorisation des coûts OMR par Eurotunnel, et leur allocation entre Eurotunnel, d'une part, et les Réseaux, d'autre part, permet de s'assurer que les entreprises ferroviaires ne supportent pas une part indue de ces coûts. L'Autorité relève néanmoins que les coûts OMR imputés aux Réseaux aux termes de l'accord RUC OMRC 2020 représentent une part relativement limitée de l'ensemble des coûts devant être supportés par les Réseaux aux termes du RUC (environ 20 %⁵).
27. Dans le cadre de l'instruction, Eurotunnel a communiqué à l'Autorité et à l'ORR le montant total des coûts OMR imputés aux Réseaux, ainsi que leur ventilation suivant les différents postes de coûts OMR définis dans l'annexe V du RUC. Eurotunnel a également fourni une clef de répartition pour chacun des postes de coûts de l'accord RUC OMRC 2020, traduisant la part affectée aux Réseaux. En l'absence de documentation concernant les modalités selon lesquelles ces clefs de répartition ont été déterminées ainsi que la façon dont elles ont été appliquées, l'Autorité et l'ORR ont tenu compte des descriptions écrites et orales fournies par Eurotunnel sur les méthodes de calcul de coûts et leur allocation mais le caractère non exhaustif de ces éléments a limité la portée de l'analyse des régulateurs.

⁵ Taux calculé par l'Autorité sur la base des données publiées dans l'Annexe 2 de l'accord RUC OMRC pour la période comptable 2020, des prévisions concernant le nombre de voyageurs fournies par Eurostar et de l'annexe 2 du DRE.

28. En conséquence, l'Autorité et l'ORR n'ont pas mené d'analyse approfondie, par exemple sous la forme d'une contre-expertise, concernant le montant total des coûts OMR imputable aux Réseaux et de son évolution. L'Autorité note que, selon les informations fournies par Eurotunnel, le montant des redevances prises en compte dans le cadre des accords OMRC a connu une progression sensible entre 2015 et 2020 qui est liée à une évolution défavorable de la fiscalité côté britannique et, dans une moindre mesure, côté français. Par ailleurs, les coûts liés à la maintenance connaissent une progression qu'Eurotunnel explique par le vieillissement du tunnel. L'Autorité relève également qu'Eurostar n'a pas contesté le montant des coûts OMR affectés aux Réseaux pour la période 2020-2024 lors de la réunion avec les régulateurs.
29. Au terme de cette analyse, et après concertation avec son homologue britannique, l'Autorité n'a identifié ni dans la valorisation des coûts OMR par Eurotunnel, ni dans leur allocation entre Eurotunnel et les Réseaux, de stipulation de nature à conclure que les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 ou celles de l'article L. 2131-4 auraient été méconnues. Cependant, l'Autorité encourage Eurotunnel à faire évoluer la façon dont il documente son approche de la gestion des actifs et de l'allocation des coûts pour en assurer une meilleure transparence et prendra l'attache d'Eurotunnel dans ce sens.

2.2.2. Sur l'effet du développement d'Eleclink

30. La période couverte par l'accord RUC OMRC 2020 se caractérise par le développement de l'activité d'un nouvel utilisateur de la LFT : « Eleclink ». Eleclink est une filiale à 100% du groupe Getlink dont l'activité consiste à construire, à déployer et à exploiter une interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni, par l'installation de deux câbles d'une longueur de 51 km à l'intérieur du tunnel.
31. Les régulateurs ont sollicité un certain nombre d'informations auprès d'Eurotunnel visant à comprendre de quelle manière les coûts sont répartis à la suite de l'arrivée de ce nouvel acteur, afin de s'assurer que la présence d'Eleclink ne se traduira pas par des coûts additionnels pour les utilisateurs ferroviaires de la LFT. À cet égard, Eurotunnel a indiqué :
- (i) qu'Eleclink, en tant qu'entité juridique autonome, finance elle-même les équipements nécessaires à son activité et dont elle est l'unique utilisatrice ;
 - (ii) que dans le cas où des équipements de renouvellement entrant dans le périmètre des coûts OMR auraient vocation à être utilisés de façon commune, Eleclink serait amenée à supporter le coût incrémental que génère son activité, de manière à ne pas créer d'effet négatif pour les Réseaux ;
 - (iii) que si Eurotunnel fournit de façon occasionnelle des prestations à Eleclink, celles-ci lui sont *in fine* refacturées à l'euro l'euro.
32. Sous les réserves méthodologiques indiquées aux points 27 et 28, l'Autorité prend acte des éléments déclaratifs fournis par Eurotunnel concernant l'absence d'effet défavorable pour les entreprises ferroviaires, qui pourrait être lié soit au calcul de la quote-part imputée à Eleclink des coûts des équipements susceptibles de faire l'objet d'une utilisation commune, soit aux modalités de refacturation des prestations fournies à celle-ci par Eurotunnel.

2.3. Sur le caractère équitable et non discriminatoire de l'accès accordé à la LFT et sur l'absence d'entrave au développement de la concurrence

33. Sur la base des informations fournies par Eurotunnel, l'Autorité comprend que la même base de coûts OMR est utilisée, d'une part, pour déterminer, dans le cadre de l'accord RUC OMRC 2020, les montants totaux des contributions dues par les Réseaux à Eurotunnel aux termes des dispositions du RUC, et, d'autre part, pour calculer le montant du droit de réservation par train prévu dans le DRE qui serait dû par l'ensemble des entreprises ferroviaires utilisant la LFT. Cette symétrie entre la tarification relevant du RUC (et de l'accord RUC OMRC associé) et celle du DRE est de nature à offrir à toutes les entreprises ferroviaires des conditions non-discriminatoires d'accès au réseau ferroviaire de la LFT.
34. L'Autorité prend acte de ce point. Elle souligne cependant que les mécanismes permettant de garantir la stricte équivalence entre les tarifs du RUC et ceux du DRE sont peu clairs au regard, notamment, du fait que les structures tarifaires du RUC et du DRE sont très différentes. La tarification prévue par le DRE prévoit, par exemple, des redevances qui varient en fonction des périodes de circulation ou du caractère régulier ou non des trains, dispositions qui ne sont pas prévues dans le cadre du RUC.
35. L'Autorité constate que, depuis la mise en service de cette infrastructure, aucun nouvel entrant potentiel n'a formulé de demande de capacités pour fournir un service de transport de voyageurs via la LFT. Elle relève également que la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et la crise sanitaire rendent le contexte actuel particulièrement incertain.
36. Au terme de cette analyse, en tenant compte tant des échanges d'informations avec l'ORR que des limites posées à l'instruction en raison du caractère partiel des informations reçues et du délai imparti par l'article L. 2133-2 du code des transports, l'Autorité n'a pas relevé d'élément lui permettant de conclure que les stipulations de l'accord RUC OMRC 2020 seraient susceptibles d'avoir pour effet de rendre l'accès à la LFT non équitable et discriminatoire ou que le développement de la concurrence pourrait être entravé.
37. Enfin, l'Autorité note que l'accord RUC OMRC 2020 fera l'objet d'une renégociation entre les parties au titre de l'article 8.3 dans l'hypothèse où un nouvel entrant réaliserait 15 % des circulations. Dans ce cadre, l'Autorité restera vigilante, lors de la période d'application de l'accord RUC OMRC 2020, sur le calcul et l'imputation à un nouvel entrant des coûts OMR qui lui seraient facturés par Eurotunnel, ainsi qu'aux conditions d'application de la clause de révision prévu à l'article 8.3 de cet accord.

*

CONCLUSION

Sur la base des travaux d'instruction conduits en concertation avec l'ORR, et sans préjudice des éléments nouveaux qui pourraient être portés à sa connaissance, l'Autorité ne s'oppose pas aux tarifs négociés dans le cadre de l'« accord RUC OMRC 2020 sur la répartition des coûts d'exploitation de l'article 10 et de l'annexe V de la convention d'utilisation du 29 juillet 1987 » signé le 21 octobre 2020.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 22 décembre 2020.

Présents : Monsieur Bernard Roman, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman