

## **Avis n° 2023-007 du 7 février 2023**

relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2024

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

Saisie par Eurotunnel le 9 décembre 2022 ;

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2024 » publié le 9 décembre 2022 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, n° 2019-007 du 14 février 2019, n°2020-014 du 6 février 2020, n°2021-013 du 11 février 2021 et n°2022-013 du 15 février 2022 relatifs aux documents de référence annuels pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche pour les horaires de service 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 et 2023 respectivement ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 16 décembre 2022 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les recommandations du service permanent approuvées par le comité binational le 1<sup>er</sup> février 2023 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Après en avoir délibéré le 07 février 2023 ;

## EMET L'AVIS SUIVANT

L'avis concernant le document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2024 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 07 février 2023.*

**Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.**

Le Vice-Président,  
Président par intérim

Philippe Richert

SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS

1	SYNTHESE / EXECUTIVE SUMMARY .....	2
2	CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE / CONTEXT AND LEGAL FRAMEWORK.....	4
3	ACTIVITÉS DU LIEN FIXE TRANSMANCHE / CHANNEL FIXED LINK RAIL ACTIVITY .....	9
3.1	Activités de navettes / Shuttle activities.....	9
3.2	Activités de transport ferroviaire / Rail transport activities .....	11
3.3	L'activité Eleclink / Eleclink activities .....	13
4	LE DRE 2024 ET LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES/ THE 2024 NS AND THE PROPOSED DEVELOPMENTS .....	14
4.1	Les conditions non-tarifaires d'accès au LFT / Non-charging conditions for access to the CFL .....	15
4.2	Les conditions tarifaires d'accès au LFT / Charging conditions for access to the CFL.....	25

## 1 SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY

L'objet du présent avis, émis par l'Autorité de régulation des transports et l'Office of Rail and Road (ci-après respectivement l'« ART » et l'« ORR », dénommés ensemble les « régulateurs »), sur le « document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe » (ci-après le « DRE »), publié annuellement par Eurotunnel, est de s'assurer de sa conformité aux exigences 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 »).

En vertu du paragraphe 2 de l'article 56 de la directive, les régulateurs vérifient 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* ». En outre, ils veillent, en vertu du paragraphe 6 du même article, « *à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires* ». En conséquence, le DRE publié annuellement par Eurotunnel doit être suffisamment transparent afin de permettre aux entreprises ferroviaires (notamment aux potentiels nouveaux entrants) et aux régulateurs de s'assurer en particulier que l'accès à l'infrastructure du tunnel sous la Manche, aussi dénommée « liaison fixe trans-Manche » ou « Lien Fixe trans-Manche » (ci-après le « LFT ») est (i) accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires et (ii) à des tarifs conformes aux principes fixés par la directive.

Concernant la partie non tarifaire, les deux autorités de régulation relèvent que le DRE pour l'horaire de service 2024 ne semble pas avoir substantiellement évolué par rapport au DRE pour l'horaire de service 2023. Ils notent cependant qu'Eurotunnel a pris des engagements au cours de

The purpose of this opinion, issued by the Transport Regulation Authority and the Office of Rail and Road (hereafter "ART" and "ORR" respectively or together the "regulators"), is the review of Eurotunnel's annually published Network Statement (hereafter the "NS"), and in so doing ensure its compliance with the requirements of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (hereinafter "the Directive").

According to paragraph 2 of Article 56 of the Directive, the regulators shall verify "*whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants*". They shall also ensure, according to paragraph 6 of the same article, "*that the charges set by the infrastructure manager comply with section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory*". Consequently, the NS published annually by Eurotunnel must be sufficiently transparent to allow railway undertakings (particularly potential new entrants) and regulators, to ensure that access to the Channel Tunnel infrastructure, also referred to as the "Channel Tunnel Fixed Link" (hereafter the "CFL") is (i) granted under fair and non-discriminatory conditions and (ii) at tariffs which comply with the principles set out in the Directive.

With regard to the non-charging conditions for access to the CFL, the two regulatory authorities note that the NS for the 2024 working timetable does not appear to have changed substantially from that for the 2023 timetable. However, they note that Eurotunnel has made commitments

l'instruction qui, une fois mis en œuvre, permettront de répondre de façon satisfaisante à deux demandes effectuées dans le cadre de précédents avis. Il s'agit:

- de la publication du nombre de sillons modifiés ou annulés par Eurotunnel dans le cadre de son prochain rapport d'activité qui permettra d'informer utilement le marché sur la résilience des sillons commandées;
- de la mise à jour et de la publication dans le cadre du prochain rapport d'activité du régime annuel de performance.

Les régulateurs estiment, en revanche, qu'il existe encore des points pour lesquels des clarifications sont nécessaires, notamment pour ce qui concerne les procédures de consultation appliquées par Eurotunnel pour la gestion des changements, dans le catalogue, de sillons et la gestion des processus de coordination et de saturation.

Sur les aspects tarifaires, les régulateurs prennent note de la démarche de transparence mise en œuvre par Eurotunnel à travers la publication de l'annexe 7.3 qui présente l'analyse d'Eurotunnel concernant le recouvrement des coûts à long terme du LFT attribuables aux services ferroviaires de transport de voyageurs. Le modèle, la méthodologie ainsi que les conclusions représentent l'interprétation du point de vue d'Eurotunnel du contrat de Concession, de la convention d'Utilisation et des attentes de rendement des investisseurs. Les régulateurs estiment que la détermination d'une opinion documentée et indépendante sur ce point appellerait des travaux complémentaires de leur part sur le modèle et, plus particulièrement sur un certain nombre d'hypothèses ou de paramètres structurants.

Concernant les redevances du DRE, les régulateurs soulignent que l'unité de tarification du droit de circulation pour le transport ferroviaire de voyageurs, à savoir le nombre de passagers transportés, présente le double

during the review which, once implemented, will satisfactorily resolve two requests made in previous opinions. These are:

- the publication of the number of train paths modified or cancelled by Eurotunnel in the next activity report, which will provide useful information to the market on the resilience of the train paths ordered;
- the updating and publication in the next activity report of the annual performance regime.

The Regulators note that there are still areas where clarification is needed, which include, the consultation procedures applied by Eurotunnel that allow changes in the path catalogue to be anticipated, and the coordination and congestion processes.

With regard to the charging conditions, the regulators recognise Eurotunnel's steps to increase transparency by publishing annexe 7.3. This sets out its analysis on the extent to which its railways access charges for passenger services recover the fixed link's long-term costs attributable to the railways for passenger services. The model, the methodology used and the related conclusions reflect Eurotunnel's views on the Concession contract, the Railway Usage Contract ("RUC") and the return expectations of investors. The regulators consider that the determination of an informed and independent view on this point would require additional work on their part on the model; in particular, on a number of key assumptions and structural parameters.

Regarding the charges in the NS, the regulators emphasize that the passenger-based pricing unit for rail passenger rights, i.e., the number of passengers carried, has the dual advantage of reflecting the potential of

avantage de refléter le potentiel contributif des circulations et d'être favorable à l'arrivée de nouveaux opérateurs car elle conduit à une tarification progressive dans leur phase de montée en puissance. L'ART et l'ORR renvoient néanmoins à leurs avis précédents en ce qui concerne le fait que les signaux économiques recherchés devraient être mieux explicités dans le DRE.

trains and of being favourable to the arrival of new operators, since it leads to progressive charging in their ramp-up phase. Nevertheless, ART and ORR refer to their previous opinions regarding the fact that the economic signals sought should be better explained in the NS.

## 2 CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE / CONTEXT AND LEGAL FRAMEWORK

1. Le lien fixe transmanche (LFT) 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<sup>1</sup> et du contrat de Concession (ci-après la « Concession ») signé en 1986 entre, d'une part, les gouvernements français et britannique et, d'autre part, France Manche S.A. et The Channel Tunnel Groupe Limited, opérant conjointement sous le nom d'Eurotunnel.

1. The channel fixed link (CFL) is a rail infrastructure concession granted by the French and British authorities to an infrastructure manager, Eurotunnel, under the bi-national Treaty of Canterbury<sup>2</sup>. and the concession agreement (the "Concession Agreement" or the "Concession") signed in 1986 between the governments of the French Republic and the United Kingdom and the private concession companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited, operating jointly under the name Eurotunnel.

2. Il s'agit d'une infrastructure comprenant trois tunnels parallèles d'une longueur d'environ 50 kilomètres chacun (deux tunnels ferroviaires à voie unique normalement utilisés dans une seule direction ainsi qu'un troisième tunnel d'évacuation). Deux points de croisement permettent aux trains de changer de tunnel en cas de besoin, notamment lors des travaux d'entretien. Le LFT est relié au réseau de chemin de fer « classique » (autre que celui à grande vitesse) côtés britannique et français pour les trains de fret, et aux réseaux de chemin de fer à grande vitesse (LGV Nord côté français et High Speed 1 côté britannique) pour les trains à grande vitesse. Le LFT est également connecté aux réseaux

2. This is an infrastructure comprising three parallel tunnels, each approximately 50 kilometres long (two single-track rail tunnels normally used in a single direction as well as a third evacuation tunnel). There are two crossing points via which trains can change tunnel if necessary: for instance, during maintenance work. The CFL is connected to the "traditional" rail network (except high-speed) on the British and French sides where freight trains are concerned, and to the high-speed rail networks (LGV Nord on the French side and High Speed 1 on the British side) where high-speed trains are concerned. The CFL is also connected to the motorway networks at the level of the Folkestone and Coquelles terminals respectively.

---

<sup>1</sup> En février 1986, la France et le Royaume-Uni ont autorisé la construction et l'exploitation par des sociétés de concession privées du LFT en signant le traité de Canterbury, qui interdit tout financement public et toute garantie.

<sup>2</sup> In February 1986, France and the United Kingdom authorised the construction and operation, by private concession companies, of the CFL, by signing the Treaty of Canterbury, which prohibits any public financing and guarantees.

autoroutiers respectivement au niveau des terminaux de Folkestone et Coquelles.

3. Le contrat de Concession, qui expirera en 2086<sup>3</sup>, définit les droits et les obligations d'Eurotunnel concernant la conception, le financement, la construction, l'exploitation ainsi que la remise en bon état en fin de concession de cet ouvrage transfrontalier. Ce contrat de Concession précise également, les engagements des États afin de faciliter le fonctionnement du LFT.

4. En 1987, Eurotunnel et les opérateurs de transport ferroviaire nationaux de la France et du Royaume-Uni, SNCF et The British Railways Board ont signé une Convention d'utilisation (en anglais « Railways Usage Contract », ou « RUC ») s'appliquant pour la durée de la Concession qui définit les principes et conditions selon lesquels Eurotunnel permet l'utilisation par les opérateurs ferroviaires de circuler dans le LFT.

5. Aux termes du contrat de Concession, Eurotunnel est titulaire du droit et de l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation du LFT. A ce titre, donc, Eurotunnel est le gestionnaire d'infrastructure du LFT au sens des dispositions de la directive (paragraphe 2 de l'article 3).

6. Dans le cadre de ses obligations de gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel est tenu de publier annuellement un « Document de référence

3. The Concession contract, which will expire in 2086<sup>4</sup>, sets out the rights and obligations of Eurotunnel concerning the design, financing, construction, operation and return to good condition at the end of the concession of this cross-border structure. This Concession contract also specifies the commitments of the states to facilitate the operation of the CFL.

4. In 1987, Eurotunnel and the national rail transport operators of France and the United Kingdom, SNCF and The British Railways Board, signed the Railways Usage Contract (RUC), applicable for the duration of the Concession, that defines the principles and conditions under which Eurotunnel allows railway operators to circulate in the CFL.

5. Under the terms of the Concession, Eurotunnel has the right and obligation to design, finance, build and operate the CFL. As such, Eurotunnel is the infrastructure manager of the CFL within the meaning of Article 3(2) of the Directive.

6. In line with its obligations as infrastructure manager, Eurotunnel is required to publish an annual "Network Statement for the use of the cross-

---

<sup>3</sup> Durée de la concession (article 3.2) : Le texte d'origine de la concession fixait sa durée à 55 ans, suivant la date de son entrée en vigueur (soit une fin en 2042). L'avenant n° 2 du 29 juin 1994 a porté cette durée à 65 ans (jusqu'en 2052). Le 13 juillet 1999, un troisième avenant (avenant n° 3 du 13 juillet 1999) a modifié une nouvelle fois sa durée. Il pose que la Concession « expire le 99ème anniversaire suivant la date de son entrée en vigueur (jusqu'en 2086), à moins que les Concessionnaires n'aient notifié par écrit aux Concédants, le 28 juillet 2051 ou avant cette date qu'elle prendra fin au 65ème anniversaire de son entrée en vigueur ».

<sup>4</sup> Duration of the concession (Article 3.2): The original text of the concession fixed its duration at 55 years, following the date of its entry into force (an end in 2042). Amendment No. 2 of 29 June 1994 extended this period to 65 years (until 2052). On 13 July 1999, a third amendment (Amendment No 3 of 13 July 1999) changed its duration once again. He poses that the Concession "expires on the 99th anniversary following the date of its entry into force (until 2086), unless the Concessionaires have notified the Networks in writing on or before 28 July 2051 that it will end on the 65th anniversary of its entry into force".

annuel pour l'utilisation du lien fixe transmanche » (DRE) qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.<sup>5</sup>

7. En application de ces dispositions, Eurotunnel a soumis à consultation publique le projet de DRE 2024 le 16 octobre 2022 et a publié le DRE 2024 le 9 décembre 2022.

8. Cet avis s'inscrit dans le cadre spécifique applicable au LFT concernant, d'une part, l'existence d'un contrat de concession et d'une convention d'utilisation ainsi que, d'autre part, la mise en œuvre d'une régulation coordonnée par les autorités de régulations de France et du Royaume-Uni. Comme ils l'ont précisé dans leurs précédents avis<sup>7</sup>, les deux régulateurs appliquent des modalités d'examen du DRE différentes :

channel fixed link" (NS), describing the characteristics of the infrastructure made available to the railway companies, the charges for the services offered, the rules for capacity allocation, and the information needed for the exercise of network access rights.<sup>6</sup>

7. In application of these provisions, Eurotunnel submitted the draft 2024 NS for public consultation on 16 October 2022 and published the 2024 NS on 9 December 2022.

8. This opinion falls within the specific framework applicable to the CFL concerning, firstly, the existence of a concession contract and a usage contract and, secondly, the application of a coordinated regulation by the regulatory authorities of France and the United Kingdom. As they have stated in their previous opinions<sup>8</sup>, the two regulators have different approaches to the review of the NS:

---

<sup>5</sup> En vertu de l'article 27 de la Directive, « [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. Le document de référence du 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. »

<sup>6</sup> Pursuant to Article 27 of the Directive, "[t]he infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement (...). 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 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 this information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV."

<sup>7</sup> Avis de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-013 du 15 février 2022 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2023 ; Avis de l'Autorité de régulation des transports n° 2021-013 du 11 février 2021 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de Lien Fixe pour l'horaire de service 2022 ; Avis de l'Autorité de régulation des transports n° 2020-014 du 6 février 2020 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de Lien Fixe pour l'horaire de service 2021 ; 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 du Lien Fixe pour l'horaire de service 2018 ; réponse de l'ORR du 24 février 2022 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2023 ; réponse de l'ORR du 19 février 2021 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2022 ; réponse de l'ORR du 10 février 2020 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2021 ; réponse de l'ORR du 15 février 2019 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2020 ; 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.

<sup>8</sup> ART's opinion n. 2022-013 du 15 February 2022 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2023 service timetable; ART's opinion n. 2021-013 du 11 February 2021 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2022 service timetable; ART's opinion n. 2020-014 du 6 February 2020 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2021 service timetable; 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



- En France, aux termes 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 DRE au titre de l'article 13(1) du Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (ci-après « GB Railways Regulations »).
- In France, under the terms of Article L. 2133-6 of the Transportation Code, ART "issues a reasoned opinion on the network statement within two months of its publication. The modifications which, in light of this opinion, are necessary to bring the provisions into compliance with the regulations are made without further consultation of the interested parties";
- In Great Britain, ORR is entitled, as a stakeholder, to respond to the consultation on the NS under regulation 13(1) of the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (hereafter "GB Railways Regulations").

9. 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 ». 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 ».

9. In this respect, paragraph 2 of Article 56 of the Directive provides 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". 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".

---

for the 2018 service timetable; ORR's reply to the 2023 Network Statement consultation questionnaire dated 24 February 2022; ORR's reply to the 2022 Network Statement consultation questionnaire dated 19 February 2021; ORR's reply to the 2021 Network Statement consultation questionnaire dated 6 February 2020; 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.

10. Ces dispositions sont reprises en substance :

- Dans l'annexe tarifaire du règlement binational 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, transférant à l'ART et à l'ORR, en tant qu'organismes de contrôle nationaux au sens de l'article 55, paragraphe 1 de la Directive, la compétence de régulation économique, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour le LFT, prévoyant à 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.* » ;
- En droit français, notamment aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9 et L. 2131-4 du code des transports ;
- En droit britannique aux articles 34(2)(b) et 31(2) du GB Railways Regulations.

11. En conséquence, l'ART et l'ORR examinent, dans le cadre du présent avis, dans quelle mesure le DRE 2024 est suffisamment transparent, et permet d'assurer l'accès des entreprises ferroviaires, notamment les nouveaux entrants au LFT, dans des conditions équitables et non discriminatoires, tant sur le volet tarifaire que non tarifaire.

12. Cet avis tient compte des informations communiquées par Eurotunnel dans le cadre de l'instruction relative au DRE 2024.

10. The substance of these provisions is as follows:

- In the Charging Annex to the Binational Regulation that was the subject of an Agreement in the form of an Exchange of Letters between the Government of the French Republic and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed in Paris on 18 and 23 March 2015, transferring to ART and ORR, as national regulatory bodies within the meaning of Article 55(1) of the Directive, competence for economic regulation, establishing the principles of cooperation between them and laying down a charging framework for the CFL, providing in its Article 3 that : "*[W]hen performing its functions, the infrastructure manager shall at all times ensure that charges are transparent, fair and non-discriminatory.*";
- In French law, in particular in articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9 and L. 2131-4 of the Transportation Code;
- In UK law, in regulations 34(2)(b) and 31(2) of the GB Railways Regulations.

11. Accordingly, ART and ORR examine, in the context of this opinion, whether the 2024 NS is sufficiently transparent and provides for access to the CFL for railway undertakings and, especially for new entrants, under fair and non-discriminatory terms both for charging and non-charging conditions.

12. This opinion takes into account information provided by Eurotunnel in the context of our consideration of the 2024 NS.

### 3 ACTIVITÉS DU LIEN FIXE TRANSMANCHE / CHANNEL FIXED LINK RAIL ACTIVITY

13. Le LFT, dont l'activité a débuté de façon effective en 1994, est aujourd'hui utilisé par trois types de parties prenantes que sont Eurotunnel, qui exploite directement un service de « navettes », les entreprises ferroviaires (trains de voyageurs et de marchandises) qui fournissent des services entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale et Eleclink, qui est une interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni dont l'activité a débuté en 2022.

13. The CFL, which began effective operation in 1994, is currently used by three types of stakeholders: Eurotunnel, which directly operates a "shuttle" service; the railway companies (passenger and freight trains) that provide services between the UK and continental Europe; and Eleclink, the operations of which began in 2022, and which provides an electrical interconnection between France and the United Kingdom.

#### 3.1 Activités de navettes / Shuttle activities

14. L'activité de transport par navettes, exploitée directement par Eurotunnel, permet le transport de véhicules routier à travers le LFT. Il s'agit de l'activité la plus importante du groupe Getlink en termes de chiffre d'affaires. Celle-ci a en effet généré en 2022 un chiffre d'affaires de 732 millions d'euros<sup>9</sup> (45 % du chiffre d'affaires global du Groupe). Comme le prévoient l'article 2.9 de la directive et l'article 1 de l'annexe du Règlement Binational, les opérations de transport sous forme de services de navettes ne sont pas couvertes par les expressions « activités ferroviaires » ou « services ferroviaires ».

14. The shuttle transport operation that enables road vehicles to be transported through the CFL is operated directly by Eurotunnel. This is the most significant portion of Getlink Group's operations in terms of revenue. In 2022, it generated revenue of €732 million<sup>10</sup> (45 % of the Group's total revenue). As provided for in Article 2.9 of the Directive and Article 1 of the Annex to the Binational Regulation transport operations in the form of shuttle services are not covered by the expressions "railway activities" or "train service".

##### a) Service de navettes camions / Truck shuttle service

15. Les volumes des services de « Navettes Camions » correspondant au transport dans le LFT de camions et de leurs chauffeurs ont baissé d'environ 15 % entre 2019 et 2021 sous l'influence, notamment, de la crise sanitaire et de l'adaptation aux nouvelles règles administratives post-

15. Volumes from "Truck Shuttle" services involving the transport in the CFL of trucks and their drivers decreased by around 15% between 2019 and 2021, due to the Covid-19 pandemic and the adaptation to new post-Brexit administrative rules. The year 2022 has seen a recovery in these

<sup>9</sup> Source : Communiqué du groupe Getlink du 26 janvier 2023

<sup>10</sup> Source: Getlink press release of 26 January 2023

Brexit. L'année 2022 a vu un redressement de ces volumes sans toutefois que le niveau de l'année 2019 soit atteint (tableau n°2 de l'annexe 1). Les chiffres publiés par Eurotunnel montrent, par ailleurs, une part de marché des navettes camions relativement stable d'environ 40 %.

volumes, but without reaching the level of 2019 (Table 2 in Annex 2). Furthermore, the figures published by Eurotunnel show a relatively stable market share for truck shuttles of around 40%.

**Tableau 1 : Part du marché des « navettes camions »<sup>11</sup>**

2022	2021	2020	2019
42,2%	39,1 %	39,5%	40,4 %

**Table 1: Market share of "truck shuttles"<sup>12</sup>**

2022	2021	2020	2019
42.2%	39.1%	39.5%	40.4%

b) Service de navettes passagers / Passenger shuttle service

16. Les volumes de service « Navettes Passagers » correspondant au transport de voitures, camping-cars, caravanes, autocars et motos ainsi que leurs conducteurs et passagers éventuels ont fortement décru durant la crise sanitaire puisqu'ils ont été divisés par 2,7 pour les voitures et par 7 pour les autocars en 2021 par rapport à 2019 (tableau n°2 de l'annexe 1). L'année 2022 a, en revanche correspondu à une nette reprise. La part de marché des navettes passagers s'est accrue durant la crise sanitaire avant de se rapprocher des niveaux antérieurs, probablement en raison de la distanciation sociale permise par le fait que les clients restent dans leur propre véhicule tout au long du trajet.

16. The "Passenger Shuttle" service volumes from the transport of cars, motorhomes, caravans, coaches and motorcycles, as well as their drivers and any passengers, decreased significantly during the Covid-19 pandemic, falling by a factor of 2.7 for the transport of cars and by a factor of 7 for coaches in 2021 compared to 2019 (Table 2 in Annex 2). The year 2022, on the contrary, has seen a clear recovery to traffic levels. The market share of passenger shuttles increased during the pandemic before approaching previous levels, probably due to the social distancing provided by customers staying in their own vehicles throughout the journey.

<sup>11</sup> Sources : Document d'Enregistrement Universel de Getlink SE pour l'année 2021, page 16 et Communiqué de presse de Getlink du 26 janvier 2023.

<sup>12</sup> Sources: Getlink SE Universal Registration Document for 2021, page 16 and Getlink press release of 26 January 2023.

**Tableau 2 Part du marché des « navettes passagers »<sup>13</sup>**

	2022	2021	2020	2019
<b>Voitures</b>	62,8%	74%	70,1%	56,9%
<b>Autocars</b>	Données non disponible	63,8%	54,9%	40,5%

**Table 2: Market share of “passenger shuttles”<sup>14</sup>**

	2022	2021	2020	2019
<b>Cars</b>	62.8%	74%	70.1%	56.9%
<b>Coaches</b>	No available data	63.8%	54.9%	40.5%

### 3.2 Activités de transport ferroviaire / Rail transport activities

17. L'activité de transport ferroviaire de voyageurs et de fret concerne la mise à disposition de l'infrastructure du LFT pour les trains à grande vitesse voyageurs et pour les trains de fret des Entreprises Ferroviaires pour assurer des liaisons entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. En 2022, cette activité de transport ferroviaire a généré environ 18 % du chiffre d'affaires du Groupe Getlink.

17. The passenger and freight rail transport activity comprises the provision of the CFL infrastructure for Passenger High-Speed Trains and Rail Freight Trains to provide links between continental Europe and the United Kingdom. In 2022, this rail transport activity generated approximately 18% of the turnover of the Getlink Group.

#### a) Activités de transport ferroviaire de voyageurs / Passenger rail transport activities

18. Le marché des trains à grande vitesse voyageurs correspond aux déplacements d'affaires ou de loisirs entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Eurostar<sup>15</sup> est à ce jour la seule entreprise ferroviaire à proposer des services de transport de voyageurs.

18. The High-Speed Passenger Trains market covers business and leisure travel between continental Europe and the United Kingdom. Eurostar<sup>16</sup> is to date the only rail company to offer passenger transport services.

<sup>13</sup> Sources: Document d'Enregistrement Universel de Getlink SE pour l'année 2021, page 18 et Communiqué de presse de Getlink du 26 janvier 2023

<sup>14</sup> Sources: Getlink SE Universal Registration Document for 2021, page 18 and Getlink press release of 26 January 2023.

<sup>15</sup> Société détenue en totalité depuis avril 2022 par Eurostar Group, holding qui possède également les activités Thalys.

<sup>16</sup> Company wholly owned since April 2022 by Eurostar Group, a holding company that also owns the Thalys activities.

19. Ce marché s'est fortement contracté durant la crise sanitaire. Toutefois, la levée progressive des restrictions de voyage à la suite de la fin de l'épidémie de Covid-19 a permis un rebond du marché en hausse de 407 % en termes de nombre de voyageurs et 216 % pour le nombre de trains en 2022 par rapport à 2021. Le trafic de passagers d'Eurotunnel reste toutefois inférieur de 25 % pour le nombre de passagers et 27,4 % pour le nombre de trains par rapport à 2019 (tableau n°4 de l'annexe 1). Les chiffres publiés par Eurotunnel montrent, par ailleurs, une part de marché des services de transport ferroviaire de voyageurs supérieure sur l'axe Paris-Londres que sur l'axe Londres-Bruxelles-Amsterdam.

19. This market contracted sharply during the Covid-19 pandemic. However, the gradual lifting of travel restrictions has allowed the market to recover, increasing passenger numbers and number of trains by +407% and +216% respectively in 2022 compared to 2021. Eurotunnel passenger traffic, however, remains 25% lower (-27.4% for the number of trains) compared to 2019 (Table 4 in Annex 2). Figures published by Eurotunnel also show a higher market share of rail passenger services on the Paris-London route than on the London-Brussels-Amsterdam route.

**Tableau 3 : Part de marché des activités ferroviaires de transport de voyageurs<sup>17,18</sup>**

	2021	2020	2019
Londres-Paris	74,7 %	73,7%	76,5%
Londres-Bruxelles-Amsterdam	41,9 %	36,2%	38,9%
Total	60,7 %	55,2%	57,9%

**Table 3: Market share of rail passenger transport activities<sup>19,20</sup>**

	2021	2020	2019
London-Paris	74.7%	73.7%	76.5%
London-Brussels-Amsterdam	41.9%	36.2%	38.9%
Total	60.7%	55.2%	57.9%

<sup>17</sup> Source : Document d'Enregistrement Universel de Getlink SE pour l'année 2021, page 19

<sup>18</sup> Les pourcentages de parts de marché sont établis en calculant la part que représente le volume de passagers ferroviaires dans le volume total du trafic aérien et du trafic ferroviaire entre Paris et Londres et entre Amsterdam, Bruxelles et Londres tels que déclaré par le CAA, la BRB et la SNCF. Les données ne sont pas disponibles pour l'année 2022.

<sup>19</sup> Source : Getlink SE Universal Registration Document for 2021, page 19

<sup>20</sup> The market share percentages have been calculated as the share of the volume of rail passengers in the total rail and air traffic between Paris and London and between Amsterdam, Brussels and London as reported by CAA, BRB and SNCF. Data are not available for year 2022.

### *b) Activités de transport ferroviaire de fret /Rail freight transport activities*

20. DB Cargo UK, GB Railfreight, ainsi que des candidats dont la traction est assurée par l'une ou l'autre de ces deux entreprises ferroviaires restent les seuls utilisateurs du LFT pour le transport ferroviaire de marchandises.

20. DB Cargo UK and GB Railfreight, as well as candidates to which traction is provided by one or the other of the two aforementioned railway companies, remain the CFL's only users where freight rail transport is concerned.

21. Selon Eurotunnel, le trafic des trains de fret des entreprise ferroviaires a été substantiellement affecté par plusieurs facteurs dont les grèves du groupe SNCF en 2018 et 2019, la pandémie de Covid-19 et une restructuration du secteur de l'acier à partir de 2020<sup>21</sup> (tableau n°3 de l'annexe 1).

21. According to Eurotunnel, rail company freight train traffic was substantially affected by several factors, including the SNCF group strikes in 2018 and 2019, then by the Covid-19 pandemic and a restructuring of the steel sector since 2020<sup>22</sup> (Table n°3 in Annex 2).

### **3.3 L'activité Eleclink / Eleclink activities**

22. Getlink a installé dans le Tunnel une interconnexion électrique reliant les réseaux électriques français et britannique et permettant d'exporter comme d'importer de l'électricité d'un pays vers l'autre grâce à une capacité de transport bidirectionnelle de 1 GW par câble en courant continu haute tension. Les premiers échanges d'électricité ont été effectués le 25 mai 2022 dans le sens Angleterre-France.

22. Getlink has installed an electricity interconnector in the Tunnel linking the French and UK electricity grids, enabling electricity to be exported and imported from one country to the other via a 1 GW bi-directional high voltage direct current cable transmission capacity. The first electricity exchanges took place on 25 May 2022 in the England-France direction.

---

<sup>21</sup> Source : Document d'Enregistrement Universel de Getlink SE pour l'année 2021, page 22

<sup>22</sup> Source : Getlink SE Universal Registration Document for 2021, page 22

23. L'activité d'Eleclink a généré un chiffre d'affaires de 420 millions d'euros en 2022. Ce fut, au cours de cette année, la seconde source de revenus pour Getlink après les navettes (732 millions d'euros) et devant l'activité de gestionnaire d'infrastructure (295 millions d'euros)<sup>23</sup>.

23. Eleclink's business generated revenue of €420 million in 2022. It formed Getlink's second largest source of revenue over this year behind the shuttle business (€732 million) and ahead of the infrastructure management business (€295 million).<sup>24</sup>

#### 4 LE DRE 2024 ET LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES/ THE 2024 NS AND THE PROPOSED DEVELOPMENTS

24. Eurotunnel a soumis à consultation publique entre le 16 octobre et le 5 décembre 2022 une première version du DRE 2024 décrivant les conditions tarifaires et non tarifaires d'accès au LFT pour les opérateurs ferroviaires. La version que l'ART et l'ORR ont examiné, objet du présent avis a été publiée le 9 décembre 2022, à l'issue de cette procédure de consultation.

24. Eurotunnel submitted an initial version of the 2024 NS, describing the tariff and non-tariff conditions for access to the CFL for rail operators, for public consultation by its stakeholders from 16 October 2022 to 5 December 2022. The version which the ART and ORR examined, which is the subject of this opinion, was published on 9 December 2022, after the consultation completed.

25. Eurotunnel indique que le DRE « *applique le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation, et offre à tous les opérateurs des conditions non-discriminatoires d'accès libéralisé au réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche sans distorsion des conditions de concurrence*<sup>25</sup> ». Les régulateurs comprennent donc que l'objectif mis en avant par Eurotunnel concernant les conditions d'accès tarifaires et non-tarifaires prévues par le DRE est que celles-ci soient en tout point identiques à celles du RUC de manière à éviter toute situation discriminatoire entre les entreprises ferroviaires.

25. Eurotunnel notes that the NS "*implements the charging framework of the Usage Contract and offers all operators non-discriminatory conditions for open access to the Channel Fixed Link railway network without distortion of competition conditions*<sup>26</sup>". The regulators understand that Eurotunnel's objective in relation to the tariff and non-tariff access conditions in the NS is that they should be the same in all respects to those in the RUC, so as to avoid any discrimination between railway undertakings.

---

<sup>23</sup> Source : Communiqué du groupe Getlink du 26 janvier 2023

<sup>24</sup> Source: Getlink press release of 26 January 2023

<sup>25</sup> DRE 2024, page 6.

<sup>26</sup> 2024 NS, page 6.



26. Les régulateurs relèvent que le DRE 2024, contient, comme le prévoit la directive, des sections 4 et 6 relatives aux conditions opérationnelles et tarifaires pour l'accès au LFT des entreprises ferroviaires et notamment le mécanisme de répartition des capacités et de résolution des litiges (comme le prévoient le 3) et le 5) de l'annexe IV de la directive) et les redevances d'accès à la charge des entreprises ferroviaires (comme le prévoit le 2) de l'annexe IV de la directive) ainsi qu'une section 7 dédiée au régime de performance (comme le prévoit le 5) de l'annexe IV de la directive).

27. Dans le cadre de leur office de régulateurs économiques, l'ART et l'ORR focalisent leurs analyses sur les sections 4, 6 et 7 du DRE 2024 ainsi que les annexes afférentes qui concentrent les enjeux les plus importants en matière de non-discrimination et de transparence pour les acteurs.

26. The regulators note that the 2024 NS, as required by the directive, contains Sections 4 and 6 dealing with the operational and charging conditions for access to the CFL and in particular the capacity allocation mechanism and dispute resolution procedure (as provided for in 3) and 5) of Annex IV of the Directive), the access charges payable by railway companies (as provided for in 2) of Annex IV of the Directive), as well as a Section 7 dedicated to the performance regime (as provided for in 5) of Annex IV of the Directive).

27. In their function as the economic regulators, the ART and ORR focus their analysis on Sections 4, 6 and 7 of the 2024 NS, as well as the related annexes, which contain the most important issues of non-discrimination and transparency of terms and conditions applicable to relevant parties.

#### **4.1 Les conditions non-tarifaires d'accès au LFT / Non-charging conditions for access to the CFL**

28. Le DRE 2024 comprend peu de modifications par rapport au DRE 2023 en ce qui concerne les conditions non-tarifaires d'accès au réseau. Les régulateurs comprennent que cela est lié au fait qu'Eurotunnel s'est concentré en 2022 sur une étude actualisée sur le recouvrement des coûts de long terme, à la demande de l'ART et de l'ORR. Dans ce contexte, les régulateurs rappellent dans cette section les observations qu'ils ont pu formuler dans le cadre de leurs précédents avis et relèvent qu'Eurotunnel a pris des engagements au cours de l'instruction qui permettent d'apporter une réponse à certaines préoccupations des régulateurs. Ces points concernent les modifications ou annulations unilatérales de sillons (a), le catalogue de sillons (b), la gestion de la saturation (c), la publication du régime de performance (d) ainsi que la publication d'un modèle d'accord-cadre (e).

28. The 2024 NS contains fewer modifications compared to the 2023 NS regarding non-charging conditions for accessing the network. The regulators understand that this is linked to Eurotunnel's focus during 2022 to produce an updated long-term cost recovery analysis, at the request of ART and ORR. In light of this, the regulators have summarised in this section the observations made in previous opinions, as well as the possible areas for improvement. These observations relate to (a) the unilateral modification or cancellation of train paths, (b) the train path catalogue, (c) the congestion management provisions (d) publication of the performance scheme, and (e) the publication of a model framework agreement.

a) Sur les modifications et annulations unilatérales de sillons / Regarding train path modification or cancellation

29. Dans un nombre limité de cas, prévus au paragraphe 4.3.4 du DRE 2024 (notamment en cas de travaux d'entretien non prévus et critiques pour la sécurité de l'infrastructure ferroviaire), Eurotunnel peut modifier ou supprimer un sillon déjà attribué. Ces cas comprennent notamment une situation explicitement prévue au paragraphe 2 de l'article 54 de la directive permettant 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* ».

29. In a limited number of cases, as explained in paragraph 4.3.4 of the 2024 NS, in the event of unplanned maintenance work that is critical to the safety of the railway infrastructure, Eurotunnel may modify or remove a path that has already been allocated. This applies to situations explicitly provided for in paragraph 2 of Article 54 of the Directive enabling the infrastructure manager to withdraw "*without warning*" allocated paths "*in an emergency, and where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable*".

30. Eurotunnel a eu l'occasion d'indiquer aux régulateurs que la mise en place d'un système incitatif financier réciproque pour limiter les annulations ou modifications unilatérales de sillons du fait d'Eurotunnel ou des entreprises ferroviaires ne présente, de son point de vue, pas d'intérêt au regard de ses « *incitations économiques naturelles* » conduisant à chercher à satisfaire les demandes de sillons qui lui sont adressées et donc à éviter d'annuler ou de modifier des sillons. Par ailleurs, Eurotunnel estime qu'un système de pénalité réciproque pénaliserait, dans les faits, davantage ses clients et notamment les entreprises de fret.

30. Eurotunnel has previously explained to the regulators that the implementation of a reciprocal financial incentive system to limit Eurotunnel's or Railway undertakings unilateral decisions to cancel or modify train paths is not required, because of the existing "*natural economic incentives*" on Eurotunnel to satisfy the requests for train paths and avoid cancelling or modifying paths. In addition, Eurotunnel considers that a reciprocal financial penalty system would, in reality, penalise its customers more, especially freight companies.

31. Dans leur avis sur le DRE 2023<sup>27</sup>, les régulateurs ont incité Eurotunnel à mettre en œuvre une démarche de transparence en publiant le nombre annuel de suppressions ou de modifications unilatérales par Eurotunnel.

31. Following their opinion on the 2023 NS<sup>28</sup> the regulators encourage Eurotunnel to implement a transparent approach by publishing the annual number of unilateral deletions or changes by Eurotunnel.

32. En réponse à cette demande, Eurotunnel a indiqué à l'ART et à l'ORR au cours de l'instruction que le nombre de modifications ou d'annulations unilatérales de sillons par Eurotunnel sera publié dans le cadre de son rapport annuel au premier semestre 2023. Les candidats, les entreprises

32. In response to these requests, Eurotunnel explained to ART and ORR that the number of unilateral train path changes or cancellations by Eurotunnel will be published in its annual report in the first half of 2023. This means that Railway undertakings, including potential new entrants,

<sup>27</sup> Voir notamment le point 52 de l'avis n° 2022-013 du 15 février 2022 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2023

<sup>28</sup> See in particular Point 52 of Opinion No. 2022-013 of 15 February 2022 relating to the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2023 working timetable

ferroviaires et notamment les nouveaux entrants potentiels, disposeront ainsi d'une information utile concernant la résilience des sillons qui leur sont attribués et donc la viabilité de leur propre activité ferroviaire. Une telle information qui, le cas échéant, tendrait à démontrer la robustesse du processus industriel d'Eurotunnel, devrait ainsi être de nature à stimuler le développement des services des entreprises ferroviaires via le LFT.

will have useful information regarding the certainty of the allocated train paths, providing useful information on the viability of their own railway activity. The availability of such information will show the robustness of Eurotunnel's path allocation process and should stimulate the development of railway undertaking services on the CFL.

33. Sous réserve que l'information publiée confirme que le nombre de sillons supprimés ou modifiés est négligeable, les régulateurs estiment que cette démarche de transparence répond de façon satisfaisante aux préoccupations qu'ils ont pu exprimer dans leurs précédents avis concernant la modification ou la suppression unilatérale de sillons.

33. On condition that the published information will confirm that the number of deleted or modified paths is negligible, the regulators consider that this transparent approach satisfactorily addresses the concerns they have expressed in their previous opinions about the unilateral modification or deletion of paths.

#### b) Le catalogue de sillons / The train path catalogue

34. Le document de référence d'Eurotunnel comprend un catalogue de sillons indiquant le nombre de passages disponibles par plages horaires pour les trains de voyageurs ou de marchandises. Il n'y a en général pas de modification substantielle de ce catalogue d'une année sur l'autre. Les régulateurs ont souligné, dans leurs avis précédents, l'importance de l'adéquation du catalogue de sillons aux besoins des entreprises ferroviaires et donc l'importance de l'anticipation de ces besoins.

34. Eurotunnel's NS includes a train path catalogue that lists the number of paths available per time slot for passenger or freight trains. Generally, there is no substantial modification of this catalogue from one year to the next. In their previous opinions, the regulators highlighted the importance of matching the train path catalogue with the needs of railway companies and of the anticipation of these needs.

35. Ce catalogue prévoit quatre sillons par heure et par sens entre 7 heures et 23 heures pour les trains de voyageurs ainsi que la possibilité d'obtenir des sillons en dehors de ces horaires sur demande. Les entreprises ferroviaires de voyageurs peuvent donc disposer d'au moins 64 sillons par jour et par sens pour utiliser le LFT.

35. The train path catalogue provides for four train paths per hour and per direction between 07:00 and 23:00 for passenger trains, as well as the possibility of securing train paths outside these hours on request. Passenger rail companies have at their disposal 64 train paths per day and per direction for the use of the CFL.

**Tableau 4 : sillons pour les trains de transport de voyageurs**

Période	Heure de début	Heure de fin	Sillons catalogue
Période creuse <sup>29</sup>	23 :00	07:00	Sur demande
Période pointe (matin)	07 :00	11 :00	4tr/h
Période intermédiaire	11 :00	17 :00	4tr/h
Période pointe (soir)	17 :00	23 :00	4tr/h
Période de maintenance <sup>30</sup>	23 :00	07:00	Sur demande

36. Le catalogue de sillons pour le transport de fret prévoit des sillons de façon plus fréquente la nuit avec 4 sillons par heure et par sens entre 22 heures et 7 heures hors périodes de maintenance (soit 36 sillons par nuit et par sens). Les trains de fret disposent par ailleurs de deux sillons par heure et par sens en journée entre 7 heures et 22 heures (soit 30 sillons par journée et par sens).

**Table 4: train paths for passenger trains**

Period	Start time	End time	Catalogue train paths
Off-peak period <sup>31</sup>	23:00	07:00	On request
Peak period (morning)	07:00	11:00	4tr/h
Mid-peak period	11.00	17:00	4tr/h
Peak period (evening)	17:00	23:00	4tr/h
Maintenance period <sup>32</sup>	23:00	07:00	On request

36. The train path catalogue for freight transport provides for more frequent paths at night, with 4 paths per hour and per direction between 22:00 and 07:00 outside maintenance periods (i.e., 36 paths per night and per direction). Freight trains also have two paths per hour and per direction during the day between 07:00 and 22:00 (i.e., 30 paths per day and per direction).

<sup>29</sup> Nuits du lundi (soir) au vendredi (soir)

<sup>30</sup> Correspond normalement aux nuits de samedi et dimanche

<sup>31</sup> Monday to Friday evening

<sup>32</sup> Normally occurs on nights from Saturday to Sunday

**Tableau 5: sillons pour les trains de transport de fret**

Période	Heure de début	Heure de fin	Sillons catalogue
Période creuse <sup>33</sup>	22:00	07:00	4 tr/h (120&100)
Période pointe (matin)	07 :00	11 :00	2tr/h (120)
Période intermédiaire	11 :00	17 :00	2tr/h (120)
Période pointe (soir)	17 :00	22 :00	2tr/h (120)
Période de maintenance <sup>34</sup>	23 :00	07:00	7-13 tr/nuit

37. Comme les régulateurs ont eu l'occasion de l'indiquer, le catalogue de sillons est clair et pragmatique pour les demandeurs de capacité<sup>37</sup>. Les régulateurs comprennent par ailleurs que les sillons pour le transport ferroviaire sont organisés de manière à maximiser le nombre de sillons disponibles en tenant compte des trafics de navettes. Ainsi, le catalogue de sillons d'Eurotunnel comprend des sillons préétablis<sup>38</sup> à des horaires donnés dont les entreprises ferroviaires sont amenées à tenir compte au moment de l'introduction de leurs demandes de capacité huit mois avant le début de l'horaire de service. Dans la suite de leurs avis précédents et compte-tenu des faibles modifications d'une année sur l'autre, les régulateurs soulignent que le catalogue de sillons présenté dans le DRE pourrait être davantage détaillé<sup>39</sup>.

**Table 5: paths for freight trains**

Period	Start time	End time	Catalogue train paths
Off-peak period <sup>35</sup>	22:00	07:00	4 tr/h (120&100)
Peak period (morning)	07:00	11:00	2tr/h (120)
Mid-peak period	11:00	17:00	2tr/h (120)
Peak period (evening)	17:00	22:00	2tr/h (120)
Maintenance period <sup>36</sup>	23:00	07:00	7-13 tr/night

37. As the regulators have previously indicated, the train path catalogue is clear and pragmatic for rail companies applying for capacity.<sup>40</sup> In addition, the regulators understand that train paths are organised in such a way as to maximise the number of paths available, while taking account of shuttle traffic. In this way, the Eurotunnel's train path catalogue includes pre-set paths<sup>41</sup> available at specific times, which railway companies can take into account when submitting their capacity requests eight months before the start of the working timetable. In line with previous opinions, and given the small changes from one year to the next, the regulators note that the NS train path catalogue could provide more details<sup>42</sup>.

<sup>33</sup> Nuits du lundi (soir) au vendredi soir

<sup>34</sup> Correspond normalement aux nuits du samedi au dimanche

<sup>35</sup> Monday to Friday evening

<sup>36</sup> Normally occurs on nights from Saturday to Sunday

<sup>37</sup> Avis n. 2020-14 du 6 février 2020 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2021

<sup>38</sup> Comme l'indique le point 4.3.2 du DRE 2024

<sup>39</sup> Voir notamment le point 58 de l'avis n° 2020-014 du 6 février 2020 sur le document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2021

<sup>40</sup> Opinion n. 2020-14 of 6 February 2020 on the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2021 working timetable.

<sup>41</sup> As indicated in Point 4.3.2 of the 2024 NS

<sup>42</sup> See, in particular, Point 58 of Opinion No. 2020-014 of 6 February 2020 on the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2021 working timetable

38. Les régulateurs comprennent que l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le LFT sera nécessairement l'aboutissement d'un processus appelant des discussions en amont, au cours desquelles les besoins en sillons devront être discutés, et qu'une modification du catalogue de sillons pourra intervenir le cas échéant. L'ART et l'ORR relèvent par ailleurs que, selon Getlink, la capacité du Tunnel en situation normale ne constitue pas une contrainte significative au développement des différents trafics et qu'il est possible d'augmenter, à terme, la capacité du tunnel et donc le nombre de sillons disponibles si besoin<sup>43</sup>. Les régulateurs renvoient ici à leurs avis précédents concernant les modalités selon lesquelles le DRE pourrait apporter une information sur le processus au terme duquel le catalogue de sillons serait susceptible d'évoluer pour tenir compte de besoins nouveaux<sup>44</sup>. Ces points pourront faire l'objet d'échanges entre les régulateurs et Eurotunnel au cours de l'année 2023.

38. The regulators understand that the arrival of new train operators in the CFL will require a process with further upstream discussions for new train path requirements and the existing catalogue of train paths may need to be modified. ART and ORR also note that, according to Eurotunnel, the capacity of the Tunnel undercurrent traffic use conditions do not constitute a significant constraint to the development of the various types of traffic because there is unused capacity in the tunnel. Therefore, the number of paths available could ultimately be increased if required<sup>45</sup>. On this point, the regulators refer back to their previous opinions on the methods which the NS could adopt to provide information about how the train path catalogue could be adjusted in order to take into account of the needs of new entrants<sup>46</sup>. These points may be the subject of discussions between the regulators and Eurotunnel during 2023

c) Sur la gestion de la saturation / On the congestion process

39. Le DRE 2024 prévoit le processus suivant pour la commande et l'attribution de sillons.

- 8 mois avant le début de l'HDS : le candidat présente son dossier de demande de sillons ;
- entre le 8ème et le 5ème mois avant le début de l'HDS, Eurotunnel analyse ces demandes, si nécessaire en coopération avec les gestionnaires d'infrastructure adjacents, puis met en œuvre, le cas échéant, le processus de coordination du DRE ;

39. The 2024 NS provides for the following process for the requesting and allocation of train paths.

- 8 months before the start of the working timetable: candidates present their train path request application;
- Between the 8th and 5th month before the start of the working timetable, Eurotunnel analyses these application requests, and performs this in cooperation with the adjacent infrastructure managers if required then it implements the NS coordination process where applicable;

<sup>43</sup> Page 30 du document d'enregistrement universel 2021 de Getlink SE.

<sup>44</sup> Voir notamment les points 43 à 45 de l'avis n° 2022-013 du 15 février 2022 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2023

<sup>45</sup> Page 30 of the 2021 universal registration document of Getlink SE.

<sup>46</sup> See in particular points 43 to 45 of Opinion No. 2022-013 of 15 February 2022 relating to the network statement for the use of the Fixed Link for the 2023 working timetable

- à compter du 5<sup>ème</sup> mois, Eurotunnel communique aux demandeurs la liste des sillons proposés. Les demandeurs ont 1 mois pour faire des observations ;
- après ce délai d'1 mois, Eurotunnel informe les demandeurs des propositions définitives de sillons ;
- les demandeurs ont alors un délai de 2 semaines pour confirmer leurs demandes de réservation ou déposer leurs réclamations ;
- 3 mois avant le début de l'HDS, Eurotunnel produit l'horaire définitif et informe les demandeurs des sillons qui leur sont attribués dans l'horaire de service.

- From the 5th month, Eurotunnel will send the applicants the list of proposed allocated paths. Applicants have 1 month to make observations ;
- After this 1-month period, Eurotunnel informs the applicants of the final train path allocation;
- Applicants then have a period of 2 weeks to confirm their reservation requests or to submit their complaints;
- 3 months before the start of the working timetable, Eurotunnel produces the final schedule and informs applicants of the final paths allocated to them in the working timetable.

40. La section 4 du DRE indique que « *les sillons alloués ont une validité au plus égale à celle de l'horaire de service pour lequel ou au cours duquel la capacité a été accordée* ». Les régulateurs comprennent donc que l'allocation des sillons est entièrement redéfinie chaque année de manière à établir une égalité de traitement pour les nouveaux opérateurs face à des opérateurs installés.

40. Section 4 of the NS states that "train paths are allocated with a period of validity not greater than the duration of the working timetable for which, or during which, the capacity has been granted". The regulators understand that this means that the train path allocation process is done on a yearly basis so that new operators are on equal footing with established operators.

41. Les régulateurs ont souligné dans le cadre de leur avis sur le DRE 2022<sup>47</sup> qu'Eurotunnel a introduit utilement une définition de la saturation correspondant à l'impossibilité de fournir des sillons dans une fourchette de 2h30 de part et d'autre de l'horaire demandé.

41. The regulators stressed in their opinion on the 2022 NS<sup>48</sup> that Eurotunnel usefully introduced a definition of congestion, referring to it as being unable to provide train paths within a range of 2.5 hours on either side of the requested time.

42. Le DRE 2024 prévoit deux phases successives en cas de demandes de sillons concurrentes que sont la phase de coordination et la phase de résolution de saturation. La phase de coordination intervient entre le 8<sup>e</sup> et le 5<sup>e</sup> mois avant le début de l'HDS en cas de demande concurrentes (point 4.3.1 du DRE 2024) et la déclaration de saturation intervient à l'issue du 5<sup>e</sup>

42. The 2024 NS provides for two successive phases in the event of requests for competing paths, namely the coordination phase and the congestion resolution phase. The coordination phase takes place between the 8<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> months before the start of the working timetable in the event of competing requests (point 4.3.1 of the 2024 NS) and the

<sup>47</sup> Voir notamment les paragraphes 48 à 52 de l'avis n°2021-013 du 11 février 2021 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2022

<sup>48</sup> See in particular paragraphs 48 to 52 of the opinion n°2021-013 of 11 February 2021 relating to the network statement for the use of the Fixed Link for the 2022 working timetable

mois avant le début de l'HDS si Eurotunnel n'est pas en mesure de proposer une solution acceptable dans une fourchette de 2h30 de part et d'autre de l'horaire demandée (point 4.3.2 du DRE).

43. Le DRE 2024 prévoit la prise en compte d'un certain nombre de critères en cas de demandes de sillons concurrentes qui s'appliquent aussi bien à la phase de coordination (entre le 8<sup>e</sup> et le 5<sup>e</sup> mois avant le début de l'HDS) qu'à la phase de saturation (à partir du 5<sup>e</sup> mois avant le début de l'HDS).

44. Ces critères sont listés au point 4.3.2 du DRE par ordre décroissant de priorité :

- 1) la complexité de tracer de bout en bout les sillons internationaux concernés, tenant compte des distances couvertes par les services ferroviaires, et du nombre de Gestionnaires d'Infrastructure impliqués dans la création du sillon;
- 2) l'impact sur les autres utilisateurs du LFT et des réseaux adjacents, et la possibilité d'offrir des propositions alternatives de sillons pour le réseau ferroviaire du LFT, en coordination avec les Gestionnaires d'Infrastructure des autres réseaux concernés ;
- 3) le besoin pour le candidat de produire une certaine fréquence de service pour des raisons opérationnelles, commerciales, économiques ou sociales, et la fréquence d'utilisation du sillon prévue par les services ferroviaires concernés (e.g. service utilisant un sillon toutes les semaines vs. service utilisant le sillon une fois par mois, ou sur une base saisonnière, ou une seule fois dans l'année) ;
- 4) toutes autres contraintes raisonnables exprimées par les candidats ;
- 5) tout accord-cadre conclu par un candidat ;

declaration of congestion takes place at the end of the 5<sup>th</sup> month before the start of the working timetable if Eurotunnel is unable to offer an acceptable solution within a range of 2.5 hours on either side of the requested time (point 4.3.2 of the NS).

43. The 2024 NS provides a number of criteria to be taken into account in the event of requests for competing paths, which apply to both the coordination phase (between the 8<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> months before the start of the working timetable) and to the congestion phase (from the 5<sup>th</sup> month before the start of the working timetable).

44. The criteria list is provided in 4.3.2 of the NS in descending order of priority:

- 1) the complexity of arranging the end-to-end international paths involved, including the overall distance of the rail services and the number of Infrastructure Managers involved in the creation of the path;
- 2) the impact on other users of the Channel Fixed Link network and of adjacent networks, and the ability to propose suitable alternative timings over the Channel Fixed Link railway network, in coordination with the Infrastructure Managers of other networks involved;
- 3) the requirement for the applicant to produce a frequent service for operational, commercial, economic or social reasons, and the proposed frequency of utilisation of a path by the rail services concerned (e.g., service using a path every week vs. service using a path once a month, or on a seasonal basis, or once a year);
- 4) all other reasonable constraints and concerns expressed by applicants;
- 5) any framework agreements concluded with applicants;



6) sauf circonstances particulières avec contraintes spéciales justifiées par une Entreprise Ferroviaire, les circulations haut-le-pied recevront la plus basse priorité.

6) except for particular circumstances with special constraints justified by a Railway Undertaking, light engine circulations will receive lowest priority.

45. Les régulateurs relèvent que les deux premiers critères de priorité définis par Eurotunnel concernent l'articulation des sillons avec ceux des autres gestionnaires d'infrastructure et suivent en cela les dispositions de l'article 46.4 de la directive. Les régulateurs comprennent par ailleurs qu'en phase de coordination, la nature systématiquement internationale des circulations utilisant le LFT, dont certaines font intervenir jusqu'à 6 gestionnaires d'infrastructure, introduit une complexité liée à la coordination avec les autres réseaux.

45. The regulators note that the first two priority criteria set out by Eurotunnel concern the interconnection of these train paths with the other infrastructure managers and in this respect follow the provisions of Article 46.4 of the Directive. The regulators understand that during the coordination phase, the systematically international nature of traffic using the CFL, some of which involves up to 6 infrastructure managers, brings complexity related to coordination with other networks into the picture.

46. Les régulateurs soulignent dans la suite de leurs avis précédents que certains points des processus de gestion des demandes concurrentes en phase de coordination ou de saturation pourraient être mieux explicités. Il s'agit notamment de déterminer dans quelle mesure le fait que les critères de priorité soient similaires en phase de coordination et de saturation conduiront à des résultats similaires concernant l'attribution des sillons pour lesquels il existe des demandes concurrentes. Cela concerne aussi l'articulation entre l'objectif d'Eurotunnel de proposer « *des solutions offrant un compromis raisonnable permettant à tous les services concurrents de fonctionner dans les meilleures conditions* »<sup>49</sup> et l'application des critères de priorité.

46. Following their previous opinions, the regulators point out that certain aspects of the processes for managing competing demands in the coordination or congestion phase could be better explained. In particular, it is necessary to determine whether the use of similar priority criteria in the coordination and congestion phases would lead to similar allocation results. This also applies to the fact that Eurotunnel will propose "solutions offering a reasonable compromise enabling all competing services to operate under the best conditions"<sup>50</sup> and to the application of the priority criteria.

---

<sup>49</sup> Point 4.3.2 du DRE 2024

<sup>50</sup> Point 4.3.2 of the 2024 NS

d) Sur l'actualisation du régime de Performance /Updating the performance regime

47. La synthèse du régime de performance telle que prévu à l'article 35 et au point 2 de l'annexe VI de la directive n'a pas été actualisée depuis la version publiée en 2019 portant sur les années 2016, 2017 et 2018.

47. The regulators note that the summary of the performance scheme as provided for in Article 35 and Point 2 of Annex VI of the Directive has not been updated since the version published in 2019 relating to 2016, 2017 and 2018.

48. L'ART et l'ORR soulignent que ce document, fournissant des informations sur les retards des circulations ferroviaires dans le CFL ainsi que sur les causes de ces retards et dont l'existence est prévue par la directive, présente une utilité aussi bien pour les utilisateurs actuels du CFL que pour de nouveaux utilisateurs potentiels au regard du fait qu'il renseigne sur la qualité à laquelle ils peuvent s'attendre en ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure et donc, par extension, sur l'incidence que celle-ci peut avoir sur leurs propres services.

48. ART and ORR emphasise that this document providing information on delays to rail traffic in the CFL and their causes that is foreseen in the Directive, is useful to both current users and potential new users of the CFL. This is because it provides information about the quality CFL users can expect regarding to the use of the infrastructure and therefore, by extension, on the impact it may have on their own services.

49. Les régulateurs renvoient notamment aux informations suivantes concernant la qualité des circulations face aux éventuels incidents pouvant survenir en cours d'exploitation et les mesures mises en œuvre par Eurotunnel pour améliorer la fiabilité de l'exploitation :

49 Specifically, the regulators consider it important to update the performance regime with relevant information reflecting Eurotunnel's performance in response to incidents that occur during operation and on the measures implemented by Eurotunnel to improve reliability in response incidents, for example:

- Le nombre et le taux de retards de type T5 (5 minutes ou moins de retard) et T60 (au moins 60 minutes de retard ou annulation) subis par les trains de voyageurs et de fret imputable à Eurotunnel ou aux entreprises ferroviaires ;
- Les principaux incidents survenus au cours de l'année;
- Les initiatives et les travaux entrepris par Eurotunnel pour améliorer la performance des circulations utilisant le CFL.

- The number and percentage of T5 (5 minutes or less of delay) and T60 (at least 60 minutes of delay or cancellation) delays suffered by passenger and freight trains attributable to Eurotunnel or railway companies;
- The main incidents that occurred during the year;
- The initiatives and work undertaken by Eurotunnel to improve the performance of traffic using the CFL.

50. Eurotunnel a indiqué, au cours de l'instruction, que les restrictions de circulation entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni qui ont continué de s'appliquer sur une partie de l'année 2022, ont rendu les données concernant cette année peu représentatives à l'instar des années 2020 et 2021. Toutefois, dans le cadre d'une levée des restrictions sanitaires et d'une reprise des circulations, Eurotunnel a indiqué qu'une version actualisée du régime de performance serait publiée au cours du premier semestre 2023 dans son rapport annuel.

50. During the NS review Eurotunnel advised that the restrictions in movement between continental Europe and the United Kingdom which applied over part of 2022 made data for this year unrepresentative, as were data for 2020 and 2021. With the lifting of the Covid-19 travelling restrictions and the recovery of traffic, Eurotunnel has advised that an up-to-date version of the performance regime will be published during the first half of 2023 in its annual report.

e) Sur la publication d'un modèle d'accord-cadre / Publication of a framework agreement model

51. Les régulateurs rappellent qu'en vertu de l'Annexe IV, point 7 de la directive, le DRE devrait contenir un modèle d'accord-cadre et qu'en vertu de l'article 28 de la directive, les conditions régissant ces accords-cadres devant être conclus avec les entreprises ferroviaires pour l'utilisation du LFT doivent être transparentes et non discriminatoires.

51. The regulators recall that under Annex IV, point 7 of the Directive, the NS should contain a model framework agreement and, under Article 28 of the Directive, the conditions governing such framework agreements to be concluded with railway undertakings for the use of the CFL must be transparent and non-discriminatory.

#### 4.2 Les conditions tarifaires d'accès au LFT / Charging conditions for access to the CFL

52. Les conditions tarifaires du DRE d'Eurotunnel sont définies pour des périodes de cinq années suivant le rythme des accords dits « OMRC ». Les accords actuels concernent les périodes comptables 2020 à 2024.<sup>51</sup>

52. The charging conditions in the Eurotunnel NS are set out for five-year periods, in accordance with the timing of the "OMRC" agreements. The current agreements pertain to the accounting periods 2020 to 2024.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> À la suite d'un désaccord entre Eurotunnel et les Réseaux sur la méthode d'affectation des coûts opérationnels d'exploitation, de maintenance et de régénération (dits coûts « OMR »), 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 ». 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.

<sup>52</sup> Following a disagreement between Eurotunnel and the Railways on the method for the allocation of operational, maintenance et renewal costs ("OMR" costs), on 21 November 2001, the Railways initiated arbitration proceedings before the International Chamber of Commerce, which resulted in three awards on 26 April 2002, 30 January 2003 and 4 May 2005. In light of these awards and in order to find an amicable solution to their disagreement, Eurotunnel and the Railways signed, on 24 July 2006, an agreement implementing Schedule V of the RUC, setting out procedures for the distribution of OMR costs,

53. La principale modification du DRE 2024 concernant les aspects tarifaires est une actualisation de l'annexe 7.3 présentant la vision d'Eurotunnel sur le recouvrement des coûts de long terme par les redevances.

53. The main change in the information in the 2024 NS concerning costs and charges is the inclusion of Annex 7.3 setting out Eurotunnel's vision on the recovery of long-term costs via charges.

54. Les observations des régulateurs exprimées dans le cadre du présent avis portent sur les redevances pour les trains de passagers a), les redevances pour les trains de fret b), la nouvelle annexe 7.3 concernant le recouvrement des coûts de long terme c) ainsi que le système d'aide au démarrage ETICA d).

54. The regulators' comments in this opinion relate to a) passenger train charges, b) freight train charges, c) the new Annex 7.3 on long-term cost recovery and d) the ETICA incentive scheme for "start-ups".

a) Redevances pour les trains de passagers / Charges for passenger trains

55. Dans le cas des services de transport de voyageurs, les redevances d'accès établies dans le DRE sont conçues, selon Eurotunnel, de manière à refléter le cadre tarifaire fixé par le RUC en 1987 qui prévoit un principe de rémunération du gestionnaire d'infrastructure en vue du recouvrement des coûts encourus pour la construction, la mise en service et l'exploitation du LFT.

55. In the case of passenger transport services, the access charges set out in the NS are determined according to Eurotunnel to reflect the charging framework set by the RUC in 1987, which provides for a principle of remuneration for the infrastructure manager with a view to recovering the costs incurred for the construction, commissioning and operation of the CFL.

56. Les tarifs des redevances fixés dans le cadre du RUC, qui sont supposés être reflétés à l'identique dans le DRE, distinguent, d'une part, un forfait fixe annuel et, d'autre part, une rémunération mensuelle proportionnelle au nombre de passagers dont le niveau est décroissant en termes constants à un rythme de 1,1 % par an. Ces tarifs du RUC sont composites : ils

56. The usage charges set under the RUC and which are intended to be mirrored in the NS distinguish, on the one hand, a fixed annual fee and, on the other hand, monthly remuneration proportional to the number of passengers, whose number is decreasing in constant terms at a rate of 1.1% per year, which is payable on a monthly basis. These RUC tariffs are

---

deemed by both parties to be simpler and fairer, for the accounting periods 2005 to 2014. The parties then concluded, on 2 April 2015, for the 2015 to 2019 accounting periods, an agreement entitled "RUC OMRC 2015 agreement on the allocation of operating costs of Article 10 and Schedule V of the Railway Usage Contract of 29 July 1987". As this agreement expired on 31 December 2019, the parties agreed to enter a new agreement helping to determine the contributions of the Railways to OMR costs for the accounting periods 2020 to 2024.

comprennent une part payable en euros et une autre en livres sterling. Les redevances du DRE, qui retranscrivent une logique similaire de tarification, comprennent les redevances suivantes :

- Le **droit de circulation** qui est une redevance par passager dont une part est payable euros et une autre en livres sterling. Le niveau de cette redevance est décroissant en termes réels à un rythme de 1,1 % par an de la même manière que la charge variable par passager du RUC. Eurotunnel indique que ce mécanisme a permis une baisse en termes réels de 28% de cette redevance entre 1994 et 2024. Le tarif publié dans le DRE à titre indicatif pour l'HDS 2024<sup>53</sup> est de 9,13€ + 10,48 £ par passager (le montant prévisionnel cumulé, retranscrit en euros par passager, est de 21,71 € sous l'hypothèse d'un taux de change de 1,20 € pour 1 £, et de 21,18 € sous l'hypothèse d'un taux de change de 1,15 € pour 1£).<sup>54</sup>
- Le **droit de réservation** pour les services de transport ferroviaire de voyageurs est facturé par train. Cette redevance est supposée correspondre au montant fixe prévu par le RUC et aux coûts OMRC répartis entre les circulations au *pro rata* du nombre de trains. Toutefois, le droit de réservation varie en fonction de différents

made up of a portion payable in euros and another in pounds sterling. The NS charges reflect a similar pricing approach and include the following charges:

- **Access fee**, which is a charge per passenger, part of which is payable in euros and part in pounds sterling. The level of this charge is decreasing in real terms at a rate of 1.1% per year as is, likewise, the variable load per passenger of the RUC. Eurotunnel reports that this mechanism has resulted in a 28% reduction in real terms in this charge between 1994 and 2024. The charge published in the NS, for information purposes, for the 2024<sup>57</sup> working timetable is €9.13 + £10.48 per passenger (the cumulative forecast amount translated into euros per passenger is €21.71 assuming an exchange rate of €1.20 for £1 and €21.18 assuming an exchange rate of €1.15 for £1).<sup>58</sup>
- The **reservation fee** for passenger rail transport services is invoiced by train. This fee is assumed to match the fixed amount provided for by the RUC and the OMRC costs divided between the traffic *pro rata* the number of trains. However, the reservation fee varies depending on various criteria such as the frequency of

---

<sup>53</sup> Voir le paragraphe 57 sur ce caractère indicatif.

<sup>54</sup> Selon ce qui est précisé à l'annexe 4 du DRE. Les redevances réelles de Circulation sont facturées mensuellement sur base des indices d'inflation réels publiés par ONS & INSEE.

<sup>57</sup> See paragraph 57 on this indicative character.

<sup>58</sup> As specified in Annex 4 of the NS. The actual circulation charges are invoiced monthly based on actual inflation indices published by ONS & INSEE.

critères que sont la fréquence des circulations, le moment où les sillons ont été réservés<sup>55</sup> et les périodes de circulation<sup>56</sup>.

traffic, the time at which the paths were reserved<sup>59</sup> and the time periods<sup>60</sup>.

---

<sup>55</sup> Le montant du droit de réservation distingue quatre offres qui sont ensuite modulées en fonction de la période de circulation :

- offre 1 (train Hebdomadaire Réserve) : Un passage aller simple de trains de voyageurs chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou semaines restantes si réservé en cours d'horaire) ;
- Offre 2 (train Individuel Réserve) : un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés à l'avance au cours de l'horaire de service ;
- Offre 3 (train Individuel Ad hoc) : Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels non-réservés au cours de l'horaire de service, et planifiés moins d'une semaine à l'avance dans le cadre d'une demande ad hoc ;
- Offre 4 (rapatriement de Rames Voyageurs à Vide) : un ou plusieurs passages aller simple non-commerciaux de rames voyageurs à vide, sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification une semaine à l'avance au maximum, et exploitation en réserve.

<sup>56</sup> Le droit de réservation varie en fonction des périodes de circulation prévues :

- Périodes creuses: 23:00 -> 07:00 les nuits du Lundi (soir) au Vendredi (soir) ;
- Périodes intermédiaires: 11:00 -> 17:00 (heures CET - Central European Time)
- Périodes de pointe: 07:00 -> 11:00 et 17:00 -> 23:00 sauf le Samedi soir et le Dimanche matin, compris dans la Période intermédiaire
- Périodes de maintenance: 23:00 -> 07:00 les nuits du Samedi (soir) et du Dimanche (soir)

<sup>59</sup> For the amount of the reservation fee, four offers are distinguished, then adjusted depending on the time period:

- Offer 1 (Reserved Weekly Train): One weekly single crossing by passenger trains in the annual working timetable, on the same days in the same train paths reserved for all weeks in the period of the working timetable (or all remaining weeks if reserved during the timetable period);
- Offer 2 (Reserved Individual Train): One or more single crossings by passenger trains in one or more individual single train paths reserved in the annual working timetable, or reserved in advance during the timetable period;
- Offer 3 Ad hoc Individual Train): One or more single crossings by passenger trains in one or more individual single train paths unreserved during the working timetable, and planned less than a week in advance following an ad hoc request
- Offer 4 (Empty Passenger Rolling Stock Movement): One or more single non-commercial crossings by empty passenger trains, unreserved in the annual working timetable, planned no sooner than one week in advance, and operated on stand-by.

<sup>60</sup> The reservation fee varies according to the time periods planned:

- Off-peak periods: 23:00 -> 07:00 on nights from Monday (evening) to Friday (evening);
- Mid-peak periods: 11:00 -> 17:00 (in CET - Central European Time)
- Peak periods: 07:00 -> 11:00 and 17:00 -> 23:00 except Saturday evening and Sunday morning, included in the mid-peak period
- Maintenance periods 23:00 -> 07:00 on Saturday (evening) and Sunday (evening) nights

**Tableau n 6 – Droit de réservation prévisionnel pour l'année 2024 (en k€/train et k£/train)**

	Période intermédiaire	Période de pointe	Période de creuses	Période de maintenance
Offre 1	2,82k€+	3,10k€+	2,54k€+	4,23k€+
Offre 4	2.10k£	2.31k£	1.89k£	3.15k£
Offre 2	3,1k€+	3,41k€+	2,79k€+	4,65k€+
	2.31k£	2.53k£	2.09k£	3.46k£
Offre 3	3,24k€+	3,56k€+	2,92k€+	4,86k€+
	2.42k£	2.66k£	2.17k£	3.62k£

- Frais de dossier : le DRE prévoit des frais de dossier de 7 500 euros s'appliquant dans certaines conditions afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles ainsi qu'aux frais de gestion et facturation.

57. Le DRE 2024, à l'instar des DRE précédents, ne contient pas les tarifs qui s'appliqueront de façon effective au cours de l'HDS 2024 que ce soit pour le droit de réservation ou le droit de circulation mais des estimations qui sont sujettes à régularisations pour, notamment, tenir compte, s'agissant du droit de réservation, du nombre de trains ayant circulé au regard du fait que l'objectif est de répartir le montant du forfait fixe du RUC

**Table 6 – Forecast reservation fees for 2024 (in €/train and in £k/train)**

	Mid-peak period	Peak period	Off-peak period	Maintenance period
Offer 1	€2.82k+	€3.10k+	€2.54k+	€4.23k+
Offer 4	£2.10k	£2.31k	£1.89k	£3.15k
Offer 2	€3.1k+	€3.41k+	€2.79k+	€4.65k+
	£2.31k	£2.53k	£2.09k	£3.46k
Offer 3	€3.24k+	€3.56k+	€2.92k+	€4.86k+
	£2.42k	£2.66k	£2.17k	£3.62k

- Administrative fees: the NS provides for an application fee of €7,500 to be applied under certain conditions to cover the costs of preparing the operational and contractual conditions, as well as management and billing costs.

57. The 2024 NS, like the previous NSs, does not contain the actual rates that will apply either for the reservation fee or the access fee, and instead provides estimates that are subject to adjustments. These include taking into account the number of trains that have run for the reservation fee, based on the objective to distribute the amount of the fixed RUC charge and OMRC costs according to the number of trains. For the procedures for

et les coûts OMRC en fonction de ce nombre. Le DRE suit, ainsi, pour les modalités d'évolutions annuelles ou mensuelles de ces deux redevances, la règle du RUC rappelée au paragraphe 56.

58. Eurotunnel a introduit une annexe 7.2 au DRE 2021 fournissant une illustration du mécanisme de conversion du montant total des redevances du RUC dans les tarifs publiés dans le DRE. Comme les régulateurs ont eu l'occasion de le souligner dans leurs avis portant sur le DRE 2022, la publication de cette annexe a permis d'améliorer la transparence de l'articulation entre le DRE et le RUC<sup>61</sup>.

59. Les régulateurs estiment toutefois qu'il est nécessaire de poursuivre les travaux concernant l'établissement de l'équivalence entre les redevances du RUC et du DRE pour le transport de voyageurs et pour les différents types de circulations, s'agissant de la redevance de circulation (dont le montant prévu pour 2024 est de 9,13€ +10,48 £ par passager), de la redevance de réservation qui est supposée représenter une quote-part du forfait fixe du RUC et de l'application, le cas échéant, des frais de dossier de 7 500 euros<sup>63</sup>.

60. Les régulateurs relèvent également que la grille tarifaire relative au droit d'accès des trains de voyageurs contient quatre offres dépendant notamment de la fréquence de circulation et comprenant des modulations horaires en fonction des périodes de circulation. Les régulateurs notent que l'unité de tarification du droit de circulation selon le nombre de voyageurs transportés présente le double avantage de refléter le potentiel contributif des circulations ferroviaires et d'être favorable à l'arrivée de nouveaux opérateurs car elle conduit à une tarification progressive dans leur phase de montée en puissance. L'ART et l'ORR renvoient néanmoins à leurs avis précédents s'agissant de la logique qui sous-tend la définition de ces redevances, notamment en ce qui concerne les différentes offres associées

implementing these two charges on an annual and monthly basis, the NS follows the rules of the RUC stated in paragraph 56.

58. Eurotunnel has introduced Annex 7.2 to the NS, which provides an illustration of the mechanism for converting the total amount of the RUC charges into the charges published in the NS. As the regulators noted in their opinion on the NS 2022, the publication of this annex has improved the transparency of the relationship between the NS and the RUC<sup>62</sup>.

59. The regulators consider it is necessary to continue work on the establishment of equivalence between RUC and NS charges for passenger transport and for different types of access. This pertains, on the one hand, to the equivalence of the NS access fee (the amount of which is expected to be €9.13 + £10.48 per passenger in 2024) and, on the other, to the reservation fee which is assumed to represent a share of the RUC fixed fee<sup>64</sup>, and the administrative charge of 7,500 euros

60. The regulators also note that the tariff schedule for passenger train access rights differs according to four offers, depending in particular on the frequency of circulation, which themselves include hourly modulations according to the periods of circulation. The regulators note that the charging unit of the access fee according to the number of passengers carried has the dual advantage of reflecting the potential contribution of rail passenger traffic, and being favourable to the arrival of new operators, as it leads to a progressive charging in their ramp-up phase. The ART and ORR refer to their previous opinions regarding the fact that the rationale

<sup>61</sup> Voir notamment le point 32 de l'avis n° 2021-013 du 11 février 2021 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2022

<sup>62</sup> See in particular point 32 of Opinion No. 2021-013 of 11 February 2021 relating to the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2022 working timetable

<sup>63</sup> Voir notamment le point 34 de l'avis n° 2022-013 du 15 février 2022 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2023

<sup>64</sup> See in particular Point 34 of Opinion No. 2022-013 of 15 February 2022 relating to the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2023 working timetable



au droit de réservation et la définition des périodes de circulation afférentes qui pourrait être mieux explicitée dans le DRE. Il s'agit notamment de mieux comprendre les incitations économiques recherchées<sup>65</sup>.

behind the definition of these charges, in particular with regard to the economic incentives sought, could be better explained in the NS<sup>66</sup>.

#### b) Redevances dans le cas du transport de fret / Charges in the case of freight transport

61. Dans le cas du fret ferroviaire transmanche, les tarifs indiquent explicitement les montants qui s'appliqueront pour l'HDS 2024 ; ce qui en facilite la lecture comparativement au transport de voyageurs pour lesquels il s'agit de prévisions. La mise en place d'un mécanisme de soutien par le gouvernement britannique a eu pour conséquence que le DRE comprend, depuis 2008, une grille tarifaire unifiée applicable à tous les opérateurs ferroviaires. Cette grille est basée, selon Eurotunnel, sur l'engagement des opérateurs de fret à accroître leur trafic et à faciliter le développement des opérateurs en Open Access<sup>67</sup>. Comme dans le cas du transport de voyageurs, les tarifs du DRE pour le transport de fret distinguent un droit de réservation et un droit de circulation qui sont exprimés de façon composite en euros et en livres sterling. Toutefois, dans le cas du fret, le niveau de la redevance est fixe quel que soit le tonnage transporté.

61. In the case of cross-channel rail freight, the tariffs explicitly state the amounts that will apply for the working timetable 2024; this makes them easier to read than for passenger transport, where they are forecasts. The implementation of a support mechanism by the UK government has resulted in the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link having, since 2008, included an amended price list introducing a new price applicable to any operators. This list is based, according to Eurotunnel, on the commitment of freight operators to increase their traffic and to facilitate the development of traffic by Open Access operators<sup>68</sup>. As in the case of passenger transport, the NS rates for freight transport distinguish between a reservation fee and an access fee that are expressed in a composite manner in euros and pounds sterling. However, in the case of freight, the level of the fee is fixed, regardless of the tonnage transported.

62. Le droit de circulation par train aller simple est exigible à la circulation du train et à la différence du transport ferroviaire de voyageurs, il varie selon les quatre différentes offres proposées dans le DRE (offre 1 : train hebdomadaire réservé, offre 2 : train individuel réservé, offre 3 : train supplémentaire non-réservé et offre 4 : rapatriements de locomotives Haut-Le-Pied) et sur la base de la période et de la vitesse de circulation. Le droit de réservation est acquitté par toute Entreprise Ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un ou des sillons d'Eurotunnel et varie en fonction de l'heure (creuse, intermédiaire, de pointe ou de maintenance) d'utilisation prévue.

62. The access fee per one-way train is payable when the train runs and, unlike in the case of rail passenger transport, varies according to the four different offers proposed in the NS (offer 1: reserved weekly train; offer 2: reserved individual train; offer 3: unreserved additional train; and offer 4: light engine movement) and on the basis of the period and speed of running. The reservation fee is paid by any RU which has booked a Eurotunnel train path or train paths and varies according to the scheduled time of use (off-peak period, intermediate period, peak period or maintenance period).

<sup>65</sup> Voir notamment le point 57 de l'avis de l'Arafer devenue ART 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

<sup>66</sup> See in particular point 57 of Opinion No. 2019-007 of 14 February 2019 relating to the Annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2020 working timetable

<sup>67</sup> DRE 2024, p. 22

<sup>68</sup> 2024 NS, p. 22

63. De la même manière, l'ART et l'ORR renvoient à leurs avis précédents sur le fait que la logique qui sous-tend la définition de ces redevances, notamment en ce qui concerne les incitations économiques recherchées, pourraient être mieux explicitées dans le DRE<sup>69</sup>.

63. ART and ORR refer to their previous opinions regarding the logic behind the definition of these charges; in particular, the economic incentives sought could be better explained in the NS<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> Voir notamment le point 57 de l'avis de l'Arafer devenue ART 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

<sup>70</sup> See in particular Point 57 of the Opinion of Arafer now known as ART no. 2019-007 of 14 February 2019 relating to the network statement for the use of the Fixed Link for the 2020 working timetable

**Tableau 7 : Montant des redevances cumulées pour l'année 2024**

	Train réservé hebdomadaire		Train réservé individuel		Train supplémentaire non réservé	
	100 km/h	120 ou 140 km/h	100 km/h	120 ou 140 km/h	100 km/h	120 ou 140 km/h
Période creuse (22h00-07h00 du lundi au vendredi)	2 981€	2 683€	4 213€	3 792€	4 372€	3 935€
Période intermédiaire (11h00-17h00)		3 975€		4 214€	6 659€	4 373€
Période de pointe (07h00-11h00 et 17h00-22h00)		4 373€		4 635€	8 745€	4 810€
Période de maintenance (23h00-07h00 samedi et dimanche)	3 975€		6 320€		6 659 €	

**Table 7: Level of cumulative changes for 2024**

	Weekly reserved train		Train reserved individually		Additional unreserved train	
	100 km/h	120 or 140 km/h	100 km/h	120 or 140 km/h	100 km/h	120 or 140 km/h
Off-peak period (22:00-07:00 Monday to Friday)	€2 981	€2 683	€4 213	€3 792	€4 372	€3 935
Mid-peak period (11:00-17:00)		€3 975		€4 214	€6 659	€4 373
Peak period (07:00-11:00 and 17:00-22:00)		€4 373		€4 635	€8 745	€4 810
Maintenance period (23:00-07:00 Saturday and Sunday)	€3 975		€6 320		6 659 €	

c) Sur le recouvrement des coûts de long terme / On the recovery of long-term costs

64. L'annexe 7.3 présente l'analyse d'Eurotunnel concernant le recouvrement des coûts à long terme du LFT imputables aux services de transport ferroviaire de voyageurs. Les régulateurs prennent note de la démarche de transparence mise en œuvre par Eurotunnel dans ce cadre.

64. Eurotunnel's Annex 7.3 sets out its analysis on the extent to which its railways access charges for passenger services recover the fixed link's long-term costs attributable to the railways for passenger services. The regulators recognise Eurotunnel's steps to increase transparency.

65 Au cours du développement de l'analyse, Eurotunnel s'est engagé dans une démarche constructive avec les régulateurs, et a partagé et explicité son analyse, ainsi que l'approche sur laquelle est fondé le modèle qu'il a développé.

### **La compréhension par les régulateurs du modèle d'analyse de recouvrement des coûts à long terme d'Eurotunnel**

66. Le modèle développé par Eurotunnel détermine un niveau de redevances annuelles théoriques sur la période de la concession qui permettrait de recouvrer l'ensemble des coûts à long terme imputables aux services ferroviaires de transport de passagers. Eurotunnel compare ensuite ce niveau de péages théoriques aux péages réels pour calculer un pourcentage de "couverture" des coûts à long terme. Selon la méthodologie d'Eurotunnel :

- un niveau de redevances théorique supérieur à celui des redevances réelles indiquerait que ces dernières recouvrent moins de 100 % des coûts à long terme ;
- un niveau de redevances théorique égal aux redevances réelles indiquerait que ces derniers recouvrent exactement 100 % des coûts à long terme;
- un niveau de redevances théorique inférieur aux redevances réelles indiquerait que ces dernières recouvrent plus de 100 % des coûts à long terme.

67 Eurotunnel a indiqué que le modèle retient l'année 2018 comme année de référence pour calculer le pourcentage de couverture des coûts à long terme. Cette année a été retenue afin d'éviter l'effet de la pandémie de Covid-19 sur les recettes réelles. Par conséquent, la comparaison de la « *couverture* » des coûts d'Eurotunnel porte sur les données relatives aux recettes réelles pour 2018 et sur un calcul théorique des recettes qui

65. During the development of the analysis, Eurotunnel has engaged constructively with the regulators, and has shared and offered explanations of its analysis and the approach and the model it developed.

### **The regulators understanding of Eurotunnel's long term cost recovery analysis model**

66. Eurotunnel's model calculates the annual theoretical revenues from Eurotunnel's railways activities for passenger services over the concession period required to recover all the long-term costs attributable to the railways for passenger services. Eurotunnel then compares the theoretical revenue against the actual annual revenue Eurotunnel received from the railways to calculate a percentage long-term cost 'coverage'. According to Eurotunnel's methodology:

- If the theoretical revenue is higher than the actual revenue is an indication that actual charges recover less than 100% of long-term costs;
- If the theoretical revenue equals the actual revenue is an indication that actual charges recover just 100% of long-term costs;
- If the theoretical revenue is lower than the actual revenue is an indication that actual charges recover more than 100% of the long-term costs.

67. Eurotunnel has explained that the model retains 2018 as the base year to calculate the percentage long-term cost coverage to avoid the effect on actual revenues from the Covid-19 pandemic. Therefore, the Eurotunnel cost 'coverage' comparison is between actual revenue data for 2018 and a theoretical revenue calculation that would allow to recover the costs that

permettrait de recouvrer les coûts qu'Eurotunnel estime comme étant imputables aux services de transport ferroviaire de voyageurs pour cette même année 2018.

68. Les résultats d'Eurotunnel pour 2018 indiquent une « *couverture* » des coûts d'environ 35 % pour les activités ferroviaires de transport de passagers. Cela conduit Eurotunnel à conclure que les redevances d'accès perçues en 2018 pour les services de transport de passagers n'excèdent pas les coûts à long terme imputables aux services de transport ferroviaire de passagers.

#### **Calcul du niveau de péage théorique par Eurotunnel**

69. Pour calculer le niveau de redevances « *théorique* » permettant le recouvrement des coûts à long terme, Eurotunnel a utilisé un modèle basé sur « *le flux de trésorerie actualisée* ». Ce modèle est établi du point de vue de l'investisseur. Cela signifie que les recettes théoriques sont « *calibrées* » pour couvrir les charges d'Eurotunnel comprenant la couverture des capitaux propres, la dette, les impôts payés, les coûts OMR et pour fournir un taux de rendement prédéfini aux investisseurs. Les paramètres suivants sont pris en compte dans le modèle :

- **L'injection de capitaux propres** : comprend les apports que les investisseurs ont historiquement fourni en tant que capitaux propres pour financer la construction du LFT ainsi que l'ensemble des ajouts de capitaux propres ou échanges de dettes contre des capitaux propres qui ont eu lieu lors des différentes restructurations financières à ce jour.
- **Coût des capitaux propres** : Le coût des capitaux propres est fixé à 11,87% de manière constante dans le modèle. Cette hypothèse fournit, selon Eurotunnel, un taux de rendement raisonnable des capitaux propres investis. Ce coût des capitaux propres, qui est issu

Eurotunnel estimates to be attributable to passenger rail services for the same year 2018.

68. Eurotunnel's results for 2018 show a cost 'coverage' of about 35% for its railway passenger activities. This leads Eurotunnel to conclude that access charges received for passenger services do not over-recover long term costs attributable to the railways for passenger services.

#### **Eurotunnel's calculation of the theoretical revenue**

69. To calculate the 'theoretical' revenue required to recover the long-term costs for passenger's railways services, Eurotunnel has used a discount cashflow model. The model is set up from the investor's perspective. This means that the theoretical revenue is 'calibrated' to meet Eurotunnel's debt and tax obligations, equity costs, operation, maintenance and renewal (OMR) costs and provide a required rate of return to investors. Eurotunnel has included the following cashflows that it considers necessary for the 'theoretical' revenue to recover long term costs:

- **Equity**: Includes all the money that investors have historically provided as equity to finance the construction of the fixed link, plus all the equity additions and debt-to-equity swaps that occurred at different financial re-structuring events to date.
- **Cost of equity**: A constant cost of equity set at 11.87%. This assumption, in Eurotunnel's view provides reasonable rate of return on the equity invested. This cost of equity comes from Eurotunnel's 1994 capital increase notice and is important because it is the discount factor in the model.

du prospectus d'Eurotunnel de 1994, est structurant car il constitue le taux d'actualisation du modèle.

- **Remboursement du principal de la dette et intérêts payés** : Flux de trésorerie historiques et prévisionnels pour le remboursement de la dette et le paiement des intérêts. Les flux de trésorerie historiques tiennent compte de la dette contractée pour construire le LFT, ils sont mis à jour pour refléter l'effet de différents événements de restructuration financière au cours des phases opérationnelles, y compris celle intervenue en 2007.
- **Taxe** : estimation des paiements d'impôts passés et futurs. Les taux d'imposition utilisés pour ces calculs sont basés sur la moyenne des taux d'imposition entre le Royaume-Uni et la France.
- **Taxe de concession spéciale** : Prévision des flux financiers liés à la taxe de concession spéciale (59%) payable à partir de 2053 et liée à l'extension de la concession de 2053 à 2086.
- **Coûts OMR** : Coûts passés et prévisionnels des dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement attribuées aux réseaux ferroviaires.

70. Les autres paramètres clés du modèle de calcul d'Eurotunnel sont les suivants :

- **Allocation des coûts entre le transport ferroviaire et les navettes.** À l'exception des coûts OMR, tous les coûts d'investissement ci-dessus sont alloués aux activités ferroviaires en utilisant une hypothèse d'allocation des coûts de 35%. Eurotunnel a calculé ce chiffre en utilisant les coûts historiques de construction des actifs et en déterminant quels actifs sont spécifiques ou partagés entre les navettes et les réseaux ferroviaires. Lorsque les actifs sont partagés, Eurotunnel alloue 50% des coûts totaux aux services de transport ferroviaires. En appliquant cette approche, Eurotunnel

- **Debt principal repayment and interest paid on debt**: Historical and forecast cashflows to repay debt and pay interest. The historical cashflows account for the debt raised to build the fixed link, updated to reflect the effect of different financial re-structuring events during the operational stages, including from Eurotunnel's 2007 financial re-structuring.
- **Tax**: A tax calculation to approximate past and future tax payments. The tax rates used for these calculations are based on averaging the tax rates between UK and France.
- **Special concession tax**: A forecast of the special concession tax (59%) payable from 2053 and linked to the extension of the concession from 2053 to 2086.
- **OMR costs**: Historical and forecast operation, maintenance and renewal expenditure costs allocated to the railways.

70. The other key inputs into Eurotunnel's model calculation are:

- **Costs allocation between the railways and the shuttles.** Except for OMR costs, all the above investment costs are allocated to the rail activities using a 35% cost allocation assumption. Eurotunnel calculated this number using historical asset construction costs and whether assets are specific or shared between the shuttles and the railways. Where assets are shared, Eurotunnel considers that 50% of the total costs of the shared asset should be allocated to the railways. Applying this approach, Eurotunnel calculates that 35% of the fixed link's 1994 historical construction cost are attributable to the rail activities.

calcule que 35% du coût historique de construction du LFT en 1994 sont attribuables aux activités ferroviaires.

- **Répartition des coûts du réseau ferroviaire entre les activités de transport de passagers et de fret.** Eurotunnel considère que 75 % des coûts ferroviaires devraient être alloués aux activités de transport de voyageurs et 25 % aux activités de transport de fret ;
- **Données réelles du trafic jusqu'en 2018 et prévisions de trafic après 2018 :** Eurotunnel utilise ses propres données et ses prévisions de trafic internes.

71. Le modèle développé par Eurotunnel détermine un niveau de coût à recouvrer par année et, par extension, le niveau de péages théoriques nécessaires. Ce niveau est obtenu grâce à un coût unitaire économique lissé, c'est-à-dire un coût unitaire réel constant par unité de trafic nécessaire pour la couverture des investissements. Le principe est que les coûts sont répartis par année en fonction du trafic. Ainsi, les années pour lesquelles les trafics sont moindres (typiquement les années de lancement d'une infrastructure) supportent des montants de coûts limités et les années où les trafics sont importants (typiquement après la phase de montée en puissance), les coûts attribués sont supérieurs.

### **L'analyse de sensibilité d'Eurotunnel**

72. Dans le cadre de son analyse de sensibilité, Eurotunnel a considéré différents scénarios, qui ne modifient pas fondamentalement les résultats :

- Investissement de Construction : simulation de l'impact de variations coûts de -15% et +15% ;
- Taux de Retour Investisseur : simulation de variations du taux de retour attendu de +/-1pt (+/-8.5%) ;
- Prévisions de Trafic : scénarios haut, central & bas.

- **Railways costs allocation between passenger and freight activities.** Eurotunnel considère que 75% of the railway costs should be allocated to the passenger rail traffic activity and 25 % to the freight rail traffic activity.
- **Actual data for traffic until 2018 and traffic forecasts after 2018:** Eurotunnel uses its own data and internal traffic forecasts.

71. The model developed by Eurotunnel determines a level of cost to be recovered per year and, by extension, the level of theoretical tolls necessary to recover this cost. This level is obtained by means of a smoothed economic unit cost, i.e., a constant real unit cost per unit of traffic required to cover the investments. The principle is that the costs are distributed by year according to traffic. Thus, the years in which the traffic is lower (typically the years of launching an infrastructure) bear limited amounts of costs and the years in which the traffic is important (typically after the ramp-up phase), the costs are allocated are higher.

### **Eurotunnel's sensitivity analysis**

72. As part of its sensitivity analysis, Eurotunnel considered different scenarios, which did not fundamentally change its main conclusion:

- Construction investment: simulation of the impact of cost variations of -15% and +15%;
- Investor Rate of Return: simulation of variations in the expected rate of return of -1pt and +1pt (+/-8.5%); and
- Traffic forecasts: high, base & low scenarios.

### Observations sur l'analyse des coûts à long terme d'Eurotunnel

73. Les régulateurs considèrent qu'Eurotunnel a apporté des éléments de réponse à leur demande concernant une meilleure transparence sur le recouvrement des coûts à long terme en rendant publique son analyse du sujet. Ils soulignent toutefois qu'en l'absence d'analyses complémentaires sur l'ensemble des paramètres et hypothèses, ils ne sont pas en mesure, à ce stade, de valider ou de rejeter le modèle et ses conclusions. Le modèle, la méthodologie utilisée ainsi que les conclusions afférentes représentent l'interprétation, du point de vue d'Eurotunnel, du contrat de Concession, de la convention d'Utilisation et des attentes de rendement des investisseurs. Les régulateurs n'ont pas effectué leurs propres analyses ou calculs indépendants des paramètres du modèle, ni procédé à une évaluation de la qualité du modèle d'Eurotunnel.

74 La détermination d'une opinion documentée et indépendante de la part des régulateurs appelle des travaux complémentaires sur le modèle et, plus particulièrement sur un certain nombre d'hypothèses, de paramètres structurants et d'analyse de sensibilité. Il s'agit notamment, de façon non limitative :

- de la méthode d'allocation des coûts par activité ;
- de la détermination du taux de retour des capitaux propres ;
- de la prise en compte de la restructuration financière de l'année 2007 ;
- de la méthodologie utilisée pour calculer les niveaux d'imposition, y compris la taxe spéciale lié à l'allongement de la concession, et les taux de change.

### Observations on Eurotunnel's long term cost analysis

73 The regulators consider that Eurotunnel has answered in part their request for greater transparency on the recovery of long-term costs by publishing its analysis. However, they emphasize, that, in the absence of further analysis of all the parameters and assumptions, they are not in a position at this stage to validate or reject the model and its conclusions. The model, the methodology used and the related conclusions reflect Eurotunnel's views on the Concession contract, the RUC and the return expectations of investors. The regulators have not carried out their own independent analysis or calculations of the model parameters, nor have they carried out detailed quality assurance of Eurotunnel's model.

74 The determination of an informed and independent view by the regulators would call for additional work on the model and specifically on a number of key assumptions, structural parameters and the use of sensitivity analysis. This work would include, but not be limited to:

- the cost allocation method by activity;
- the determination of the rate of return on equity and its use in the model;
- how the financial restructure in 2007 is taken into account;
- the methodology used to calculate the tax levels, including the special tax related to the extension of the concession, and the exchange rates.



d) Sur le système de réduction ETICA / On the ETICA incentive system

75. Eurotunnel propose la mise en place d'un programme d'aides au démarrage (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions), ETICA, sur la base du paragraphe 3 de l'article 33 de la directive visant à encourager les efforts et à réduire les coûts de développement de nouveaux services ferroviaires, pour soutenir les créations de dessertes. Selon Eurotunnel, afin de bénéficier de ce système d'aide, le candidat ou toute entreprise ferroviaire intéressée doit remplir un ensemble de critères d'éligibilité fixés dans le DRE.

75. Eurotunnel offers to put in place incentive schemes to support "start-ups" (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions) ETICA, based on paragraph 3 of Article 33 of the Directive, aiming to reward efforts and reduce the costs of developing new rail services, to assist new service creation. According to Eurotunnel, in order to benefit from this support scheme, the candidate or any interested railway company will be required to meet a set of eligibility criteria set out in the NS.

76. Les deux dispositifs d'aide au démarrage mis en place dans le DRE 2024 sont <sup>71</sup> :

- Un dispositif ETICA-Fret, pour soutenir la création de nouveaux services de transport ferroviaire de marchandises lancés depuis 2014. Ce dispositif a été renouvelé chaque année jusqu'au 31/12/2024 ;
- Un dispositif ETICA-Pax, instauré en 2018, pour soutenir la création de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs lancés jusqu'au 31/12/2024.

76. The two "start-up" incentive schemes put in place for the 2024 NS are <sup>72</sup>:

- An ETICA-Freight mechanism, to support the creation of new rail freight transport services launched in 2014. The scheme has been renewed each year up to 31/12/2024;
- An ETICA-Pax mechanism, introduced in 2018, to support the creation of new rail passenger transport services launched until 31/12/2024.

77. Les régulateurs ont à plusieurs reprises souligné l'intérêt de ces deux dispositifs pour le développement du marché. Néanmoins, dans un souci d'améliorer la transparence de ces dispositifs, ils ont formulé les observations suivantes dans leurs avis précédents concernant :

77. The regulators have repeatedly underlined their interest in development of the market by these two schemes. Nevertheless, in order to improve transparency of the schemes, the regulators have made the following observations in their previous opinions:

---

<sup>71</sup> Conditions Générales ETICA disponibles sur [www.getlinkgroup.com/fr/groupe/Reseau-Ferroviaire-Eurotunnel](http://www.getlinkgroup.com/fr/groupe/Reseau-Ferroviaire-Eurotunnel).

<sup>72</sup> ETICA General Terms and Conditions available at <https://www.getlinkgroup.com/en/our-group/eurotunnel-railway-network/>.

i) l'ajout d'une formule de calcul pour en faciliter la compréhension et le calcul prévisionnel du montant d'aide pour le dispositif ETICA-fret ; et

ii) des précisions pour l'application du critère E pour ETICA-pax et ETICA-fret qui concerne respectivement les « *Barrière[s] ou Evènement[s] Exceptionnel[s] de Marché* » et les « *Services permanents de fret ferroviaire subissant une entrave (surcoût) en dehors de la Liaison Fixe Transmanche* ».

78. Les régulateurs relèvent que le DRE 2024, objet du présent avis, correspond au dernier HDS du dispositif ETICA, que ce soit pour les activités de transport de fret ou celles de transport de voyageurs. Durant l'instruction, Eurotunnel s'est déclaré disponible à collaborer avec les régulateurs dans le cas où il déciderait de prolonger ou de remplacer ce dispositif par une nouvelle aide, pour en accroître la transparence. Des échanges pourront donc se tenir, le cas échéant, au cours de l'année 2023 sur ce sujet.

i) the addition of a calculation formula to facilitate its understanding and the provisional calculation of the amount of aid for the ETICA-Freight system and

ii) clarifications regarding the application of criterion E for ETICA-Pax and ETICA-Freight concerns, respectively, "*Exceptional Market Barrier[s] or Event[s]*" and "*Permanent rail freight services subject to an obstacle (surcharge) outside the Fixed Cross-Channel Link*".

78. The regulators note that the 2024 NS, which is the subject of this opinion, is the last working timetable in the ETICA scheme for both freight and passenger operations. During review discussions, Eurotunnel declared its willingness to collaborate with the regulators, to increase transparency, whether it decides to extend or replace with a new incentive scheme. Discussions may therefore be held, as needs be, during 2023 on this subject.

## ANNEXES

### Annexe 1

#### Les services et les opérateurs utilisant le LFT

En 2022, les opérateurs suivants ont utilisé le Lien Fixe Transmanche :

*Tableau 1. Opérateurs ayant emprunté la Liaison Fixe Transmanche en 2022*

Type de service	Opérateurs
Navettes de passagers et de marchandises	Eurotunnel
Trains de marchandises	DB Cargo pour le compte de BRB, SNCF et ses filiales RailAdventure GmbH, Europorte France GB Railfreight
Trains de passagers	Eurostar

Source : Communiqué du groupe Getlink du 26 janvier 2023

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Nombre de voitures transportées par les navettes</b> (taux d'évolution annuel)	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%)	1 399 051 (-46,2%)	953 143 (-31,9%)	2 127 438 (+122%)
<b>Nombre d'autocars transportés par les navettes</b> (taux d'évolution annuel)	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%)	14 382 (-71,4%)	7 062 (-50,9%)	Données non disponible
<b>Nombre de camions transportés par les navettes</b> (taux d'évolution annuel)	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%)	1 451 556 (-9,0%)	1 361 529 (-6,2%)	1 446 765 (+6%)

Source : Eurotunnel

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Nombre de trains de fret (taux d'évolution annuel)</b>	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%)	1 736 (-19,0%)	1 654 (-5,0%)	1 488 (-10,0%)
<b>Volume de marchandises transportées en tonnes (taux d'évolution annuel)</b>	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%)	1 390 303 (+6,8%)	1 138 213 (-18,1%)	1 041 140 (-8,5%)	Données non disponible

Source: Eurotunnel

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Nombre de trains de passagers (en milliers)</b>	18,5	18,5	19,0	19,0	18,5	17,0	17,5	17,5	6,2	4,0	12,7
<b>Nombre de passagers (taux d'évolution annuel)</b>	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%)	2 503 419 (-77,3%)	1 637 687 (-35,0%)	8 295 005 (+407%)

Source: Eurotunnel

## Annex 2

### Services and operators using the CFL

The following operators used the CFL in 2022:

*Table1. Operators using the CFL in 2022*

<b>Type of service</b>	<b>Operators</b>
<b>Shuttles</b>	Eurotunnel
<b>Freight trains</b>	DB Cargo on behalf of BRB, SNCF/Captrain/Forwardis RailAdventure GmbH, Europorte France GB Railfreight
<b>Passenger trains</b>	Eurostar

Source: Getlink press release of 26 January 2023

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

*Table 2. Annual number of cars, autocars and HGVs transported by the Concessionaires' shuttle service*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Number of cars transported by shuttles</b> (annual percentage change)	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%)	1,399,051 (-46.2%)	953,143 (-31.9%)	2,127,438 (+122%)
<b>Number of autocars transported by shuttles</b> (annual percentage change)	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%)	14,382 (-71.4%)	7,062 (-50.9%)	No available data
<b>Number of HGVs transported by shuttles</b> (annual percentage change)	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%)	1,451,556 (-9.0%)	1,361,529 (-6.2%)	1,446,765 (+6%)

*Source: Eurotunnel*



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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Number of freight trains</b> (annual percentage change)	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%)	1,736 (-19.0%)	1,654 (-5.0%)	1,488 (-10.0%)
<b>Volume of goods transported in tonnes</b> (annual percentage change)	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%)	1,390,303 (+6.8%)	1,138,213 (-18.1%)	1,041,140 (-8.5%)	No data available

*Sources: Eurotunnel*

Table 4. Annual number of passenger trains and passengers transported

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Number of passenger trains (in thousands)</b>	18.5	18.5	19.0	19.0	18.5	17.0	17.5	17.5	6.2	4.0	12.7
<b>Number of passengers (annual percentage change)</b>	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%)	2,503,419 (-77.3%)	1,637,687 (-35.0%)	8,295,005 (+407%)

Source: Eurotunnel