

## **Avis n° 2024-010 du 8 février 2024**

relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche pour l'horaire de service 2025

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

Saisie par Eurotunnel le 14 décembre 2023 ;

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2025 » publié le 14 décembre 2023 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, n° 2022-013 du 15 février 2022, n° 2023-007 du 7 février 2023 relatifs aux documents de référence annuels pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche pour les horaires de service 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024 respectivement ;

Vu la consultation du Gouvernement effectuée par courrier en date du 3 janvier 2024 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les recommandations du service permanent approuvées par le comité binational le 29 janvier 2024 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Après en avoir délibéré le 8 février 2024 ;

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'avis concernant le document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2025 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 8 février 2024.*

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

Le Président

Thierry Guimbaud

**SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS**

1	SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY .....	2
2	CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE / CONTEXT AND LEGAL FRAMEWORK.....	4
2.1	Le lien fixe transmanche / The Channel fixed link .....	4
2.2	Nature et portée du contrôle exercé par les régulateurs / Nature and scope of the supervision undertaken by the regulators .....	5
2.3	Structure du DRE et contexte relatif à la publication du DRE 2025 / Structure of the NS and context for the publication of the NS 2025 .	8
3	Les conditions non tarifaires d'accès au LFT / Non-charging conditions for access to the CFL .....	10
3.1	Introduire un mécanisme incitatif et de transparence concernant les modifications et annulations unilatérales de sillons / Introducing an incentive and transparency mechanism concerning unilateral modifications and cancellations of train paths .....	10
3.2	Le catalogue de sillons / The train path catalogue .....	13
3.3	Sur la gestion de la coordination et de la saturation / On the coordination and congestion process.....	16
4	Les conditions tarifaires d'accès au LFT / Charging conditions for access to the CFL .....	19
4.1	Redevances pour les trains de passagers / Charges for passenger trains .....	20
4.2	Redevances dans le cas du transport de fret / Charges in the case of freight transport .....	34
4.3	Sur le système de réduction ETICA / On the ETICA incentive system .....	36
5	Autres sujets / Other topics .....	40
5.1	Sur l'actualisation du régime de Performance /Updating the performance regime.....	40
5.2	Sur la publication d'un modèle d'accord-cadre / Publication of a framework agreement model .....	41
5.3	Transparence des coûts de long terme à partir d'une analyse du taux de rendement interne / Transparence of long term costs using internal rate of return analysis .....	43

## 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<sup>1</sup> » ou « Lien Fixe<sup>2</sup> » 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.

Les régulateurs rendent cet avis dans un contexte particulier lié au fait que de nouveaux opérateurs potentiels ont exprimé leur intention de développer de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs en utilisant le LFT. Dans le transport de voyageurs, il est notamment nécessaire de s'assurer que les stipulations du RUC auquel est soumis Eurostar soient bien équivalentes aux termes du DRE s'appliquant aux nouveaux opérateurs.

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<sup>3</sup>" (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.

The regulators are issuing this opinion in the particular context linked to the fact that potential new operators have expressed their intention to develop new rail passenger transport services using the CFL. In passenger services, this is necessary to ensure that the stipulations of the RUC to which Eurostar is subject are equivalent to the terms of the NS that apply to new operators.

<sup>1</sup> Au sens de loi n° 87-383 du 15 juin 1987 autorisant la ratification du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche.

<sup>2</sup> Au sens de l'article 1 de la convention d'utilisation.

<sup>3</sup> As named by the Treaty between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the French Republic concerning the Construction and Operation by Private Concessionaires of a Channel Fixed Link.

**La mise en œuvre du programme de travail avec Eurotunnel au cours de l'année 2023 a permis à l'ART et l'ORR de mieux comprendre les processus qu'Eurotunnel entend mettre en œuvre.** Les régulateurs demandent désormais que le DRE contienne les clarifications demandées dans les précédents avis ainsi que dans le programme de travail de l'année 2023. En particulier, ils demandent que certains aspects du DRE soient revus, notamment en ce qui concerne le traitement des demandes de sillons concurrentes (coordination, saturation). Certains autres points appellent davantage d'informations sur les processus mis en œuvre, notamment en ce qui concerne la façon dont le catalogue de sillons pourrait évoluer pour tenir compte des nouveaux besoins en termes de capacité ou sur le sujet des accords-cadres. Enfin, Eurotunnel doit satisfaire à ses obligations d'information pour respecter la directive (régime de performance) et ses engagements pris auprès des régulateurs (stabilité des sillons attribués, notamment).

**Concernant les aspects tarifaires, les régulateurs ont plusieurs fois souligné que la façon dont les tarifs du RUC sont retranscrits dans le DRE appelle davantage de détails et d'explications.** Une nouvelle annexe sur le sujet a été utilement ajoutée et les travaux menés avec Eurotunnel ont également permis aux régulateurs de mieux comprendre le processus de construction tarifaire. Les régulateurs notent la démarche de transparence d'Eurotunnel mais ils soulignent que celle-ci doit être complétée d'éléments explicatifs au regard de la complexité des mécanismes mis en œuvre. Eurotunnel a de nouveau souligné durant l'instruction le fait que tous les opérateurs sont soumis aux mêmes tarifs. Le DRE devrait donc rappeler la logique tarifaire du RUC, et notamment expliciter la façon dont celle-ci est « reflétée » dans le DRE. Cela suppose singulièrement de détailler de façon didactique la nature des ajustements *ex post* qui sont menés et qui contribuent à ce que les tarifs du DRE soient de nature seulement prévisionnelle.

**Les régulateurs demandent des améliorations** pour garantir que l'accès au LFT soit conforme au cadre réglementaire et pour améliorer la confiance dans un accès transparent, équitable et non discriminatoire. Cela inclut, notamment, une clarification supplémentaire sur les coûts à long terme, afin d'améliorer la transparence des redevances publiées dans le RUC qui sont à la base des redevances du DRE.

**The implementation of the work program with Eurotunnel in 2023 has allowed ART and ORR to better understand the process that Eurotunnel intends to put in place.** The regulators now request that the NS contains the clarity identified in previous opinions and this year's Joint Work Programme with Eurotunnel. In particular, the regulators request that Eurotunnel continue to review and improve the information in the NS regarding the handling of competing requests for train paths (coordination and congestion). The NS needs more information on the way in which the train path catalogue could evolve to take account of new capacity demands and on the subject of framework agreements. Finally, Eurotunnel must meet its reporting obligations to comply with the Directive (performance regime) and its commitments to the regulators (which includes stability of allocated train paths).

**With regards to charges, the regulators have repeatedly stressed that the way in which the RUC tariffs are transcribed in the NS requires more detail and explanation.** A new annex was usefully inserted, and the work carried with Eurotunnel enabled the regulators to better understand the definition of the tariffs. The regulators note Eurotunnel's approach to transparency, but stress that this must be supplemented with explanatory information given the complexity of the mechanisms implemented. Eurotunnel restated during the review that all passenger operators will be charged the same access charges. The NS should therefore reiterate the charges logic of the RUC and explain how these are "reflected " into the NS. This calls for the detail on the nature of the ex-post adjustments that are made and which might contribute to the NS tariffs which are provisional or forward-looking in nature.

**The regulators require improvements** to ensure access to the fixed link complies with the regulatory framework and improve confidence in transparent, fair, and non-discriminatory access. This includes further clarity on long-term costs, to improve transparency from the RUC charges which are the basis for the NS charges.

À la lumière de cela, et sur la base du travail déjà effectué par les régulateurs au sujet des tarifs et des conditions d'accès non tarifaires au LFT, une discussion sera menée avec Eurotunnel et les parties prenantes au début de l'année 2024 sur la façon dont un engagement plus large avec l'industrie pourrait favoriser des progrès sur les points relevés.

In light of this, and the work that the regulators have conducted this year on charging and non-charging aspects, a discussion will be arranged with Eurotunnel and stakeholders in early 2024 on the subject of how broader industry engagement can improve the pace of progress on the points noted.

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

### 2.1 Le lien fixe transmanche / The Channel fixed link

**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>4</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.

**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 autoroutiers respectivement au niveau des terminaux de Folkestone et Coquelles.

**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>5</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. 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>4</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>5</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.

**3. 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<sup>6</sup>. 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).**

**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 trains des réseaux du LFT.**

**3. Under the terms of the Concession Eurotunnel has the right and obligation to design, finance, build and operate the CFL<sup>7</sup>. As such, Eurotunnel is the infrastructure manager of the CFL within the meaning of Article 3(2) of the Directive.**

**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 the railways to circulate in the CFL.**

## 2.2 Nature et portée du contrôle exercé par les régulateurs / Nature and scope of the supervision undertaken by the regulators

**5. Dans le cadre de ses obligations de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, Eurotunnel est tenu de publier annuellement un « Document de référence 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>8</sup>.**

**5. In line with its obligations as rail infrastructure manager, Eurotunnel is required to publish an annual "Network Statement for the use of the cross-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>9</sup>.**

---

<sup>6</sup> Article 2 du Traité.

<sup>7</sup> Article 2 of the Treaty.

<sup>8</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>9</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. "

**6. En application de ces dispositions, Eurotunnel a soumis à consultation publique le projet de DRE 2025 le 13 novembre 2023.** Les parties prenantes ont eu un mois pour formuler leurs commentaires. Le DRE a ensuite été publié le 14 décembre 2023 ; ce qui a valu saisine des régulateurs qui disposent de deux mois pour rendre leur avis.

**7. 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 ».**

**8. 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.

**6. In application of these provisions, Eurotunnel submitted the draft NS 2025 for a public consultation on 13 November 2023.** The stakeholders had only one month to formulate their comments. The NS was published on 14 December 2023, which led to a referral to the regulators, who have a legal requirement to deliver their opinion within two months.

**7. 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".**

**8. These provisions are taken up in substance:**

- **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.



**9. En conséquence, l'ART et l'ORR examinent, dans le cadre du présent avis, dans quelle mesure le DRE 2025 est suffisamment transparent, et permet d'assurer l'accès des entreprises ferroviaires, notamment les nouveaux entrants, dans des conditions équitables et non discriminatoires, tant sur le volet tarifaire que sur le volet non tarifaire.**

**10. Cet avis s'inscrit dans le cadre spécifique du LFT concernant, d'une part, l'existence d'un contrat de concession et, pour ce qui relève de l'exploitation ferroviaire, 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.**

**11. Comme ils l'ont précisé dans leurs précédents avis<sup>10</sup>, les deux régulateurs appliquent des modalités d'examen du DRE différentes :**

- 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 » ;

**9. Consequently, ART and ORR examine, in the context of this opinion, whether the 2025 NS is sufficiently transparent and allows for railway undertakings to ensure access to the CFL, especially for new entrants, under fair and non-discriminatory terms both for charging and non-charging conditions.**

**10. This opinion falls within the specific framework of the CFL concerning, firstly, the existence of a concession contract and, with regards to railway operations, a usage contract and, secondly, the application of a coordinated regulation by the regulatory authorities of France and the United Kingdom.**

**11. As they have stated in their previous opinions<sup>11</sup>, the two regulators have different process to the review of the NS:**

- 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";

---

<sup>10</sup> Avis de l'Autorité des transports n°2023-007 du 7 février 2023 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour m'horaire de service 2024 ; 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 7 février 2023 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2024 ; 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 6 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 22 février 2017 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2018.

<sup>11</sup> ART's opinion 2023-007 dated 7 February 2023 on the annual Network Statement for the use of the Fixed Link for the 2024 service timetable; ART's opinion 2022-013 dated 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 for the 2018 service timetable; ORR's reply to the 2024 Network Statement consultation questionnaire dated 7 February 2023; 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.

- 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 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").*

### 2.3 Structure du DRE et contexte relatif à la publication du DRE 2025 / Structure of the NS and context for the publication of the NS 2025

**12. Selon Eurotunnel, la coexistence du RUC et du DRE n'emporte aucune conséquence pour le transport de passagers en termes d'égalité de traitement entre les opérateurs ferroviaires** car "*[l]e Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe 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>12</sup>.

**12. According to Eurotunnel, the coexistence of the RUC and the NS has no consequences for passenger transport in terms of equal treatment between rail operators** as the NS states that "*[t]he Fixed Link Usage Annual Statement 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>13</sup>.

**13. Le DRE 2025, contient des sections 4 et 6 relatives respectivement aux conditions opérationnelles et tarifaires pour l'accès au LFT** et notamment le mécanisme de répartition des capacités (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).

**13. The 2025 NS contains a section 4 and a section 6 dealing respectively with the operational and charging conditions for access to the CFL** and in particular the capacity allocation mechanism (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).

<sup>12</sup> Section 1.2 du DRE 2025.

<sup>13</sup> Section 1.2 of the NS 2025.

**14. Les régulateurs comprennent à la lecture du DRE que les sections 4 et 6 apparaissent rechercher une égalité de traitement** entre Eurostar et les nouveaux entrants pour le transport de voyageurs de façon différente. La section 4 prévoit des conditions d'accès au réseau et de répartition des capacités qui n'existent pas dans le RUC et qui ont vocation à s'appliquer à toutes les entreprises ferroviaires dont Eurostar<sup>14</sup>. À l'inverse, la section 6 cherche à refléter le cadre de tarification du RUC s'appliquant à Eurostar pour l'appliquer également aux autres entreprises de transport ferroviaire de voyageurs<sup>15</sup>. Ce point sur la construction du DRE pourrait être davantage détaillé.

**15. Dans le cadre de leur office de régulateurs économiques, l'ART et l'ORR centrent leurs analyses sur les sections 4, 6 et 7** du DRE 2025 ainsi que sur les annexes afférentes qui concentrent les enjeux les plus importants en matière de non-discrimination et de transparence pour les acteurs.

**16. La publication du DRE 2025 s'inscrit dans un contexte dans lequel plusieurs opérateurs de transport de voyageurs ont publiquement exprimé leur intention d'offrir de nouveaux services utilisant le LFT.** La perspective de l'arrivée de nouveaux entrants souligne l'exigence de surveillance de la non-discrimination en particulier pour le transport ferroviaire de voyageurs

**17. Cet avis tient compte des informations communiquées par Eurotunnel dans le cadre de l'instruction relative au DRE 2025.**

**14. The regulators understand from reading the NS that sections 4 and 6 seem to seek to ensure equal treatment between Eurostar and new entrants for passenger transport in a different manner.** Section 4 sets conditions for access to the network and the allocation of capacity which do not exist in the RUC and which are intended to apply to all railway undertakings, including Eurostar<sup>16</sup>. Conversely, section 6 seeks to reflect the charging framework of the RUC that applies to Eurostar so that it can also be applied to other rail passenger transport undertakings<sup>17</sup>. In the NS, this point on how the NS is defined could be more explained

**15. In their function as the economic regulators, the ART and ORR focus their analysis on Sections 4, 6 and 7** of the 2025 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.

**16. The publication of the NS 2025 comes at a time when several operators have publicly expressed their intention to offer new passenger services using the CFL.** The prospect of the arrival of new entrants underlines the need to monitor non-discrimination, particularly for passenger rail transport

**17. This opinion takes into account information provided by Eurotunnel in the context of our consideration of the 2025 NS.**

---

<sup>14</sup> "Eurotunnel a mis en place, pour sa fonction de répartition des capacités, une organisation qui assure le respect du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'attribution des sillons, ainsi que son indépendance de toute Entreprise Ferroviaire", DRE 2025, p. 15.

<sup>15</sup> "Les tarifs publiés dans le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe ont été conçus de manière à fournir un accès libéralisé équitable et non-discriminatoire reflétant le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation (...)", DRE 2025, p. 21.

<sup>16</sup> "Eurotunnel has established, for its function of capacity allocation, an organisation which ensures that train paths are allocated on a fair and non-discriminatory basis, and independently from any Railway Undertaking", NS 2025, p.15.

<sup>17</sup> "The charges published in the Fixed Link Usage Annual Statement have been designed to provide fair and non-discriminatory open access reflecting the charging framework of the Usage Contract (...)", NS 2025, p.21.

### 3 LES CONDITIONS NON TARIFAIRES D'ACCÈS AU LFT / NON-CHARGING CONDITIONS FOR ACCESS TO THE CFL

18. Concernant les conditions opérationnelles d'accès au réseau, le DRE 2025 précise qu'« Eurotunnel a mis en place, pour sa fonction de répartition des capacités, une organisation qui assure le respect du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'attribution des sillons, ainsi que son indépendance de toute Entreprise Ferroviaire »<sup>18</sup>.

19. Les régulateurs estiment, à la suite de leurs avis précédents, que différents aspects appellent des précisions, des clarifications, voire des modifications pour mieux respecter les dispositions de la directive. Il s'agit également qu'Eurotunnel respecte ses obligations et engagements en termes de publication d'informations.

20. Bien que les réponses fournies par Eurotunnel dans le cadre de l'instruction aient permis aux régulateurs d'avoir une meilleure compréhension des stipulations du DRE, ces informations devraient être retranscrites dans le DRE. Afin de formaliser le processus, Eurotunnel devrait confirmer ou corriger l'interprétation fournie par les régulateurs dans le présent avis et inclure les informations corrigées dans le DRE 2026. En particulier, les régulateurs ont indiqué leur compréhension concernant les points suivants : les modifications ou annulations unilatérales de sillons (3.1), le catalogue de sillons (3.2), la gestion de la saturation (3.3).

#### 3.1 Introduire un mécanisme incitatif et de transparence concernant les modifications et annulations unilatérales de sillons / Introducing an incentive and transparency mechanism concerning unilateral modifications and cancellations of train paths

21. Dans un nombre limité de cas, prévus au paragraphe 4.3.4 du DRE 2025 (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

18. Regarding the operating conditions for access to the network, the 2025 NS specifies on this point that "Eurotunnel has established, for its function of capacity allocation, an organisation which ensures that train paths are allocated on a fair and non-discriminatory basis, and independently from any Railway Undertaking"<sup>19</sup>

19. However, following on from their previous opinions, they consider that various points need to be more detailed, clarified or even amended in order to better comply with the provisions of the Directive. It is also equally important that Eurotunnel respects its obligations and commitments in terms of publication of information.

20. Although the answers provided by Eurotunnel in the course of the investigation have enabled the regulators to have a better understanding of the provisions of the Eurotunnel NS, this information should be in the NS itself. To formalise the information provided by Eurotunnel the regulators' have set out their interpretation of that information in this opinion. Eurotunnel must confirm or correct these interpretations and include the correct information in the NS 2026. The regulators have set out their understanding of Eurotunnel's position on the following points: unilateral modifications or cancellations of train paths (3.1), the train path catalogue (3.2), and the congestion process (3.3).

21. In a limited number of cases, as explained in paragraph 4.3.4 of the 2025 NS (for instance, 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

<sup>18</sup> DRE 2025, page 15.

<sup>19</sup> NS 20205, page 15.

*absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ».*

**22. 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.** Pour ce qui le concerne, Eurotunnel estime être guidé par des « *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. Eurotunnel a également indiqué aux régulateurs que, de son point de vue également, un système de pénalité réciproque serait tout aussi inutile pour les entreprises ferroviaires. Un tel système, selon Eurotunnel, pénaliserait, dans les faits, davantage ses clients et notamment les entreprises de fret.

**23. Tenant compte de ces observations, les régulateurs ont incité Eurotunnel dans leur avis sur le DRE 2023<sup>20</sup>, à mettre en œuvre une démarche de transparence en publiant le nombre annuel de suppressions ou de modifications unilatérales de son fait.** En plus de fournir une information pertinente pour le marché, une telle publication est susceptible de mettre en œuvre une démarche d'incitation réputationnelle pour Eurotunnel conduisant à maintenir un niveau réduit de modification ou d'annulation de sillons. La publication de ces informations doit, de plus permettre aux entreprises ferroviaires et notamment les nouveaux entrants potentiels de connaître la résilience des sillons qui leur sont attribués.

**24. Eurotunnel s'est engagé par écrit auprès de l'ART et de l'ORR au cours de l'instruction du DRE 2024 à publier le nombre de modifications ou d'annulations unilatérales de sillons au premier semestre 2023.** Toutefois, cette publication n'est, à date pas intervenue ; ce qui est non conforme aux engagements pris par Eurotunnel.

*emergency, and where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable".*

**22. 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.** Concerning its own behaviour, Eurotunnel said that its conduct is driven by "*natural economic incentives*" to satisfy the requests for train paths and avoid cancelling or modifying paths. Eurotunnel also told the regulators that, from its point of view also, a mutual penalty scheme would also not be effective for railway undertakings. Such a scheme, according to Eurotunnel, would, in fact, be more harmful to its customers and, in particular, to freight undertakings.

**23. Taking these observations into account, the regulators encouraged Eurotunnel in their opinion on the NS 2023<sup>21</sup>, to implement a transparent approach by publishing the annual number of cancellations or unilateral modifications by itself.** In addition to providing relevant information for the market, such publication is likely to provide a reputational incentive for Eurotunnel to maintain a low level of modifications or cancellations of paths. Moreover, the publication of this information should show to potential new entrants, the resilience of the train paths allocated to them.

**24. Eurotunnel committed in writing to the ART and ORR during the review of the NS 2024 to publish the number of unilateral modifications or cancellations of train paths in the first half of 2023.** However, this publication has not yet taken place, which is regrettable and not in line with the commitments made by Eurotunnel.

<sup>20</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>21</sup> See point 52 of the opinion n. 2022-013 of 15 February relating to the network statement for the use of the Fixed Link for the 2023 working timetable

**25. Eurotunnel a néanmoins communiqué le nombre de sillons unilatéralement annulés ou modifiés aux régulateurs** au cours de l'instruction. Les chiffres sont les suivants :

- 2023 : 0 retrait (ou modification majeure) de sillons pour le transport ferroviaire de passagers
- 2023 : 0 retrait (ou modification majeure) de sillons pour le fret ferroviaire

**26. Toutefois, dans les opérations en temps réel, 2023 a vu une indisponibilité non planifiée du LFT pendant 7h le 21.12.2023** (12h00 à 19h00 CET) en raison d'un mouvement de grève non planifié en France : Celle-ci a conduit à 30 annulations de trains de passagers (dont 14 trains après 19h). Il n'y a eu en revanche pas d'annulation de trains de marchandises (la période de nuit n'étant pas affectée). Eurotunnel a indiqué qu'il s'agissait du premier mouvement de grève depuis le début de l'exploitation de la Liaison Fixe transmanche en 1994.

**27. Il conviendra de définir avec Eurotunnel la différence entre, d'une part, annulations ou modifications majeures de sillons et, d'autre part, indisponibilité du LFT,** mais il ressort des informations transmises que les perturbations du fait d'Eurotunnel sont de nature très limitée ; ce qui fournit des éléments de réponse aux préoccupations des régulateurs concernant les annulations et modifications majeures des sillons attribués. Cependant, Eurotunnel doit publier ces informations rapidement et régulièrement ; ce qui est, par ailleurs, son propre intérêt.

**25. Eurotunnel has nevertheless provided the number of unilaterally cancelled or modified train paths to the regulators** as part of the investigation. The figures are as follows

- 2023: 0 withdrawals (or major changes) of passenger rail paths
- 2023: 0 withdrawals (or major changes) of train paths for rail freight.

**26. However, in real-time operations, 2023 saw an unplanned unavailability of the Channel fixed link for 7 hours on 21.12.2023** (12:00 to 19:00 CET) due to an unplanned strike action in France: This led to 30 cancellations of passenger trains (including 14 trains after 19:00). However, there were no freight train cancellations (the night period was not affected). Eurotunnel has indicated that this was the first strike action of its type to date since the start of the Channel fixed link operations in 1994.

**27. It will be necessary to define with Eurotunnel the difference between, on the one hand, cancellations or major modifications of train paths and, on the other hand, unavailability of the CFL.** It nevertheless appears from the information provided that disruption caused by Eurotunnel is very limited which provides elements of a response to the concerns of regulators regarding cancellations and modifications of paths. However, Eurotunnel must publish them promptly and routinely in the future, which is also in its own interest.

## 3.2 Le catalogue de sillons / The train path catalogue

### 3.2.1 Les informations sur le catalogue de sillons figurant dans le DRE / Information on the train path catalogue contained in the NS

**28. Le RUC prévoit que 50 % de la capacité du tunnel sous la manche est attribuée aux réseaux ferroviaires<sup>22</sup>.** Les régulateurs comprennent qu'Eurotunnel considère que ce volume de capacité n'est pas simplement attribué à Eurostar mais s'applique à toutes les entreprises ferroviaires souhaitant utiliser le lien fixe. Par ailleurs, le DRE indique que le processus de répartition des capacités s'applique à toutes les entreprises ferroviaires.

**29. Le DRE indique que le catalogue de sillons comprend quatre sillons par heure et par sens entre 7 heures et 23 heures pour les trains de voyageurs** et prévoit 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.

**30. Dans le cas du transport de fret, il est prévu 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).

**28. The RUC provides for 50% of the Channel Tunnel capacity to be allocated to the Railways<sup>23</sup>.** The regulators understand that Eurotunnel considers that this volume of capacity is not simply allocated to Eurostar but applies to all rail companies wishing to use the fixed link. Furthermore, the NS states that the capacity allocation process applies to all railway undertakings.

**29. The 2025 NS indicates that 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.

**30. In the case of freight transport, more frequent paths are planned at night**, with 4 paths per hour and per direction between 10 p.m. and 7 a.m. excluding 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 7 a.m. and 10 p.m. (i.e. 30 paths per day and per direction).

---

<sup>22</sup> Le DRE 2025 précise en page 6 que "Eurotunnel a conclu en 1987 une Convention d'Utilisation avec British Railways Board (BRB) [Chemins de fer d'Etat britanniques, sous le contrôle du Department for Transport (DfT)] et la SNCF [Société nationale des chemins de fer français, chemins de fer d'Etat français sous le contrôle du Ministère en charge des Transports], en vertu de laquelle toutes les entreprises ferroviaires ont droit, à tout moment et jusqu'en 2052, à 50% de la capacité du Lien Fixe Transmanche, pour chaque heure et dans chaque sens, permettant de faire circuler tout train à travers le Lien Fixe ».

<sup>23</sup> Page 6 of the 2025 NS states that "In 1987, Eurotunnel signed a Usage Contract with British Railways Board (BRB) [State railway administration, under control of the Department for Transport (DfT)] and SNCF [Société nationale des chemins de fer français, French State railway administration under control of the French Ministry in charge of Transport], under which all Railway Undertakings are entitled at all times, until 2052, to 50% of the Channel Fixed Link capacity per hour in each direction to run any trains through the Fixed Link".

### 3.2.2 Améliorer l'information sur le catalogue de sillons et son évolution / Improve the information on the train path catalogue and its evolution

**31. Au-delà des aspects quantitatifs évoqués précédemment et la suite de leurs avis précédents<sup>24</sup>, les régulateurs encouragent Eurotunnel à davantage de publicité concernant le catalogue de sillons.** En effet, les informations sur ce sujet apparaissent de façons éparées dans le DRE ; notamment dans la partie concernant la tarification.

**32. Eurotunnel devrait créer une section spécifique dans le DRE** concernant le catalogue de sillons dans la partie 4 sur l'allocation des capacités. Le catalogue des sillons devrait utilement y être publié dans son intégralité ou éventuellement en annexe du DRE.

**33. Interrogé sur ce point au cours de l'instruction, Eurotunnel a indiqué que la possibilité de publier le catalogue de sillons dans son intégralité est actuellement étudiée.** Cela pourrait intervenir éventuellement sous la forme d'un document téléchargeable sur son site internet.

**31. Beyond the quantitative aspects mentioned above and on from their previous opinions,<sup>25</sup> the regulators are encouraging Eurotunnel to publicise the train path catalogue more widely.** Indeed, information on this topic appears scattered throughout the NS ; among others in the section on charging.

**32. Eurotunnel should create a specific section in the NS** on the catalogue of train paths in section 4 of the NS on capacity allocation. The train path catalogue should usefully be published in full here or possibly as an appendix to the NS.

**33. Questioned on this point during the investigation, Eurotunnel indicated the possibility of publishing the train path catalogue in its entirety is currently being considered.** This should take the form of a downloadable document from its website.

### 3.2.3 Adapter le catalogue de sillons en fonction des besoins de toutes les entreprises ferroviaires / Adapt the path catalogue to the needs of all railway undertakings

**34. 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. Cette question se pose dans des termes d'autant plus importants dans la perspective de l'arrivée de nouveaux entrants potentiels pour les services de transport ferroviaire de voyageurs

**35. Sur ce point, une légère évolution est intervenue dans le DRE 2025** avec une précision dans l'annexe 5 sur le calendrier de traitement des demandes de capacités qui indique désormais que « *Pour les lancements de nouvelles dessertes, un préavis de deux ans est recommandé en vue de l'organisation d'un processus coordonné de développement des capacités entre GIs* ».

**34. In their previous opinions, the regulators have emphasised the importance of ensuring that the train path catalogue meets the needs of railway undertakings,** and therefore the importance of anticipating these needs. This is all the more important in the perspective of the arrival of potential new entrants for rail passenger transport services.

**35. On this point, a slight change has occurred in the NS 2025** with a clarification in appendix 5 on the timetable for processing capacity requests, which now states that "*For new service launches, a two-year advance notice is recommended in order to organise a coordinated capacity development process between IMs*".

<sup>24</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>25</sup> See point 58 of the opinion n° 2020-014 of 6 February 2020 on the network statement for the use of the Fixed Link for the 2021 working timetable



**36. Le DRE pourrait apporter dans la section 4 ainsi complétée une information sur le processus au terme duquel le catalogue de sillons serait susceptible d'évoluer pour tenir compte de besoins nouveaux<sup>26</sup>.** Ce processus, qui doit concerner aussi bien Eurostar que les autres entreprises ferroviaires, devrait être traçable et expliciter les modalités selon lesquelles les opérateurs ferroviaires expriment leurs besoins futurs et, d'autre part, le calendrier ainsi que les modalités de réponses d'Eurotunnel qui devraient être documentées.

**37. Eurotunnel a indiqué au cours de l'instruction son intention de répondre aux besoins des opérateurs, dans la mesure du possible, dans le cadre du catalogue de sillons** en tenant compte des travaux d'analyse et d'anticipation produits dans le cadre du processus de développement des capacités. Eurotunnel estime que ce sont les GI qui sont normalement capables d'analyser et de comparer les besoins de capacité agrégés de tous les opérateurs. Eurotunnel indique avoir contacté les différents GI (HS1, SNCF Réseau, Infrabel) pour organiser une série de réunions pour réaliser ce travail d'analyse et de développement sur la base des demandes des opérateurs. Deux réunions de ce groupe de travail sur le processus de développement des capacités des GI ont eu lieu en 2023.

**38. Les régulateurs prennent note de ces points** et soulignent que la perspective de l'adoption du futur règlement européen sur l'allocation des capacités fournira l'occasion de définir un programme de travail avec Eurotunnel concernant les éventuelles adaptations nécessaires dans le cadre juridique à venir.

**36. The NS could provide in this more comprehensive section IV information on the process by which the train path catalogue may be modified to take account of new requirements<sup>27</sup>.** This process, which should concern Eurostar as well as other rail companies, should be traceable and should set out the way in which rail operators address their future needs and, secondly, the timetable and the way in which Eurotunnel responds in a documented way.

**37. Eurotunnel indicated during the investigation its intention to meet the needs of operators as far as possible within the framework of the train path catalogue,** taking into account the analysis and anticipation work produced as part of the capacity development process. Eurotunnel believes that it is the IMs who are normally able to analyse and compare the aggregate capacity requirements of all Operators. Eurotunnel states that it has contacted the different IMs (HS1, SNCF Réseau, Infrabel) to organise a series of meetings to carry out this analysis and development work on the basis of the Operators' requests. Two meetings of this working group on the IM capacity development process took place in 2023.

**38. The regulators take note of these points** and stress that the prospect of the adoption of the future European regulation on capacity allocation will provide an opportunity to define a work programme with Eurotunnel concerning any necessary adaptations to the future legal framework.

---

<sup>26</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>27</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.

### 3.3 Sur la gestion de la coordination et de la saturation / On the coordination and congestion process

**39. Il est indiqué en début de section 4 du DRE 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 que l'allocation des sillons est entièrement redéfinie chaque année de manière à établir une égalité de traitement pour les différents opérateurs comme le prévoit la directive. La section 4.3 du DRE 2025 concerne plus particulièrement l'allocation des sillons en cas de demandes concurrentes.

**39. It is stated at the beginning of section 4 of the NS that " The 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 the allocation of train paths is entirely redefined each year in order to establish equal treatment for new operators in relation to established operators, as provided for in the Directive. Section 4.3 of the NS 2025 deals with the allocation of train paths in the event of competing requests.

#### 3.3.1 Le DRE 2025 manque de clarté concernant le processus en cas de demandes concurrentes / The 2025 NS is not clear enough on the process in the event of competing applications

**40. Le DRE 2025 prévoit la prise en compte d'un certain nombre de critères en cas de demandes de sillons concurrentes.** Ces critères 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).

**40. The 2025 NS provides a number of criteria to be taken into account in the event of requests for competing paths.** Those criteria 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).

**41. 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 ;
- 6) sauf circonstances particulières avec contraintes spéciales justifiées par une entreprise ferroviaire, les circulations haut-le-pied recevront la plus basse priorité.

**42. Eurotunnel a indiqué au cours de l'instruction que le traitement des demandes de sillons concurrentes est un processus évolutif** prévoyant de façon progressive un recours vers plus de formalisme. C'est-à-dire qu'en cas de demandes de capacité conflictuelles, une solution consensuelle est recherchée dans un premier temps lors de la « *phase de coordination* » sur la base d'échanges ayant les critères de priorité comme base de discussion. A l'opposé, à l'issue du processus, lors de la « *saturation* », il est prévu une application mécanique des critères de priorité tout en se réservant la possibilité de voir émerger une solution consensuelle. Donc, la recherche d'une solution acceptable par le

**41. 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 train paths involved, including the overall distance of the rail services and the number of Infrastructure Managers involved in creating the train path;
- 2) the impact on other users of the CFL and of adjacent networks, and the ability of offering alternative train path proposals for the CFL rail network, in coordination with the Infrastructure Managers of the 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 expected by the rail services concerned (e.g. service using a path every week vs. service using the 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 agreement concluded with applicants;
- 6) except for particular circumstances with special constraints justified by a Railway Undertaking, light engine circulations will receive lowest priority.

**42. Eurotunnel indicated during the investigation that the processing of competing requests for train paths is an evolving process** which provides for a gradual move towards a more formal approach. In other words, in the event of conflicting requests for capacity, a consensual solution is initially sought during the "*coordination phase*" through discussion, using the priority criteria as its basis. Conversely, at the end of the process, during the "*congestion phase*", the priority criteria are applied mechanically, while reserving the possibility of a consensual solution emerging. Therefore, the search for an acceptable solution through dialogue and the application of

dialogue et l'application des critères de priorité sont présentes dans les différentes phases mais leur importance est variable en fonction du stade d'avancement du processus d'allocation des capacités.

**43. Les régulateurs estiment que ce fonctionnement allant progressivement vers un formalisme croissant, tel que retranscrit dans les paragraphes qui précèdent, n'est pas suffisamment détaillé à la lecture du DRE.** Une évolution du DRE devrait ainsi intervenir pour améliorer la lisibilité des sections concernant la gestion de la coordination et de la saturation, condition d'une claire intelligibilité des processus qu'Eurotunnel entend mettre en œuvre en tenant compte des remarques formulées dans les paragraphes suivants sur ces processus.

**44. Toutefois, Eurotunnel est légitime à prévoir une approche fondée sur un recours progressif à davantage de formalisme.** Les dispositions prévues par les articles 46 et 47 de la directive traduisent en effet dans leur fonctionnement un principe de progressivité. Une solution reposant sur les vertus du dialogue tout en étant fondée sur des "principes" est recherchée en phase de coordination alors que la phase de saturation repose sur l'application plus stricte de critères.

**45. Eurotunnel est également légitime à prendre en compte, en phase de coordination, les problématiques de l'articulation des sillons passant par le LFT avec ceux des autres gestionnaires d'infrastructure mais la directive renvoie à des « principes » et non pas à des « critères » (prévus à l'article 47).** L'article 46.4 de la directive précise en effet que ces « principes » doivent refléter « *en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires de l'infrastructure* ». Dans le cas d'Eurotunnel, les régulateurs comprennent que la nature systématiquement internationale des circulations utilisant le LFT, dont certaines font intervenir jusqu'à six gestionnaires d'infrastructure, introduit une complexité particulière liée à la coordination avec les autres réseaux.

priority criteria is present in the different phases, but their importance varies according to the stage of progress of the capacity allocation process.

**43. The regulators consider that this progressively more formal approach, as described in the preceding paragraphs, is not detailed enough from reading the NS.** The NS should therefore be amended to improve the readability of the sections relating to the management of coordination and congestion in order to improve the intelligibility of the processes that Eurotunnel intends to implement, taking into account the comments made in the following paragraphs on these processes.

**44. However, Eurotunnel is entitled to plan a gradual progression towards a more formal process.** The provisions of Articles 46 and 47 of the Directive reflect a principle of progression in their operation. A solution based on the virtues of dialogue and based on "principles" is sought in the coordination phase, whereas the congestion phase is based on the stricter application of priority criteria.

**45. Eurotunnel is also entitled to take into account during the coordination phase the issues raised by the coordination of train paths with those of other infrastructure managers, but the Directive mentions "principles" and not "criteria" (the criteria refer to article 47).** Article 46.4 of the Directive specifies that these "principles" *must reflect "in particular, the difficulty of arranging international train paths and the effect that modification may have on other infrastructure managers"*. In the specific case of Eurotunnel, the regulators understand that the systematically international nature of traffic using the CFL, some of which involves up to 6 infrastructure managers, introduces a specific complexity linked to coordination with the other networks.

**46. Eurotunnel devrait ainsi, à l'occasion du DRE qui portera sur l'horaire de service 2026, reconsidérer la section 4.3 concernant le processus d'allocation des capacités.** Sans revenir sur la mise en œuvre d'un processus appelant progressivement davantage de formalisme, il s'agit de mieux respecter les dispositions des articles 46 (coordination) et 47 (saturation) en distinguant notamment les « principes » relatifs à la phase de coordination et les « critères » relatifs à la phase de saturation et en indiquant la façon dont l'importance des services de fret est prise en compte (comme le prévoit l'article 47.5 de la directive).

**46. Eurotunnel should therefore reconsider section 4.3 concerning the allocation process in the NS for the 2026 service timetable.** Without reconsidering the implementation of a process that progressively requires more formalism, the aim is to better comply with the provisions of Articles 46 (coordination) and 47 (congestion) by distinguishing in particular the "principles" relating to the coordination phase and the "criteria" relating to the congestion phase and by indicating the way in which the importance of the freight services is given adequate consideration (as foreseen by article 47.5 of the Directive).

#### **4 LES CONDITIONS TARIFAIRES D'ACCÈS AU LFT / CHARGING CONDITIONS FOR ACCESS TO THE CFL**

**47. Les principes qui sous-tendent la construction des tarifs du DRE sont différents selon qu'il s'agisse des services de transport ferroviaire de fret ou des services de transport de voyageurs.** Dans le cas du transport ferroviaire de voyageurs, l'enjeu majeur du DRE est d'appliquer aux nouveaux opérateurs les mêmes conditions tarifaires que celles qui s'appliquent à Eurostar dans le cadre du RUC. Dans le cas du fret, la tarification se pose dans des termes plus simples puisqu'elle renvoie à la mise en œuvre d'un « *Memorandum of understanding* » signé en 2007 qui s'applique à tous les opérateurs sans distinction.

**47. The principles underlying the construction of the NS tariffs for rail freight and rail passenger services are different.** In the case of rail passenger services, the purpose of the NS is to apply the same pricing conditions to new operators as those applied to Eurostar under the RUC. For freight transport, the charges issue is addressed in simpler terms as they are based on the implementation of a Memorandum of Understanding signed in 2007 which applies to all rail freight operators without distinction.

48. Les observations des régulateurs dans le présent avis portent sur les redevances pour les trains de passagers (4.1), les redevances pour les trains de fret (4.2) ainsi que le système d'aide au démarrage ETICA (4.3).

48. The regulators' comments in this opinion relate to passenger train charges (4.1), freight train charges (4.2) and the ETICA start-up aid system (4.3).

#### 4.1 Redevances pour les trains de passagers / Charges for passenger trains

**49. Cette section concernant les tarifs d'accès au réseau pour le transport de voyageurs aborde, en premier lieu, le cadre tarifaire prévu par le RUC** pour le transport de voyageurs qui est supposé être reflété dans les tarifs du DRE (4.1.1), la transcription de ces tarifs dans le DRE qui implique un ajustement *ex post* pour rétablir l'équivalence avec le RUC au vu notamment des potentiels écarts entre certaines données prévisionnelles et le réalisé (4.1.2), la publication d'une nouvelle annexe supposée apporter des clarifications sur la formation et la prévisibilité des tarifs (4.1.3) et la présence de frais de dossier dans le DRE qui n'existent pas dans le RUC (4.1.4).

**49. This section on the charges for the access to the network in the case of passenger services deals firstly with the tariff framework provided by the RUC for passenger transport** which is supposed to be reflected in the NS tariffs (4.1.1). Its transcription into the NS implies an ex-post adjustment to re-establish equivalence with the RUC, particularly in view of discrepancies between certain forecasts and actual figures (4.1.2), the publication of a new annex designed to provide clarifications on the way the charges are designed and their predictability (4. 1.3) and the existence of application fees in the NS which do not exist in the RUC (4.1.4).

##### 4.1.1 Le cadre tarifaire du RUC pour le transport de voyageurs / The RUC charges framework for passenger services

**50. Le RUC définit les règles tarifaires applicables à l'utilisation du LFT dans les articles 7 à 10** en vue de permettre, compte tenu du risque encouru, le recouvrement de l'investissement initial assorti d'un bénéfice prédéfini (4.1.1.1) ainsi que le remboursement des autres coûts dits OMRC (4.1.1.2).

**50. The RUC defines the pricing rules applicable to its use in clauses 7 to 10 with a view to allowing, taking into account the risk incurred,** the recovery of the initial investment together with a defined profit (4.1.1.1) as well as the reimbursement of other so-called OMRC costs (4.1.1.2).

##### 4.1.1.1 Recouvrement de l'investissement initial / Recovery of the initial investment

51. Aux termes de l'article 7 du RUC, les Réseaux doivent, pour chaque période comptable telle que définie dans le RUC, payer aux concessionnaires des « *Charges d'Utilisation* », destinées à recouvrer l'investissement initial lié à la construction du LFT.

51. Under the terms of clause 7 of the RUC, the Railways must, for each accounting period as defined in the RUC, pay the concessionaires "*User Charges*", intended to remunerate the initial investment linked to the construction of the CFL.

**52. Ces charges comprennent un élément fixe, dénommé « charges d'utilisation fixes annuelles » (dites FAUC), et un élément variable par passager pour les services de trains de voyageurs. Le montant des charges fixes est de 7 millions d'unités de compte par an (en vertu de l'article 9.1 du RUC, une unité de compte est égale à une livre sterling + 11,7 francs français). Les régulateurs comprennent que ce montant est égal pour 2019 à 36 millions d'euros aux conditions économiques de l'année 2019<sup>28</sup>.**

**52. These charges comprise a fixed element, known as the "Fixed Annual Usage Charge" (FAUC), and a variable element calculated per passenger for passenger train services. Under the terms of the RUC, the fixed amount is 7 million units of account per year (under the clause 9.1 of the RUC, a unit of account equals 1 British pound + 11,7 French francs). The regulators understand this equates to 36 million euro in 2019 prices<sup>29</sup>.**

**53. Les redevances par passager prévues par le RUC, qui sont également destinées à recouvrer l'investissement initial, ont un tarif décroissant en termes réels à un rythme de 1,1 % par an. Ce tarif par passager décroît également en fonction de seuils concernant le nombre de voyageurs annuels de la façon suivante :**

**53. The passenger charges provided for in the RUC, which are also intended to recover the initial investment, a decrease in real terms by 1.1% yearly. This charge per passenger also decreases according to thresholds concerning the number of annual passengers, as follows:**

**Tableau 1: Péage de voyageurs**

Péage de voyageurs	Tranches de trafic (en millions par an)	Unités de compte
Pour chaque voyageur entre	0-12 (inclus)	3,5
Pour chaque voyageur entre	12-16 (inclus)	3,0
Pour chaque voyageur entre	16-18 (inclus)	2,5
Pour chaque voyageur entre	18-19 (inclus)	2,0
Pour chaque voyageur entre	19-20 (inclus)	1,5
Pour chaque voyageur entre	20 et plus	1,0

Source : Eurotunnel

**Table 1: Passenger charges**

Passenger toll	Volume range (millions par annum)	Units of account
For each Passenger from and to	0-12 (included)	3,5
For each Passenger from and to	12-16 (included)	3,0
For each Passenger from and to	16-18 (included)	2,5
For each Passenger from and to	18-19 (included)	2,0
For each Passenger from and to	19-20 (included)	1,5
For each Passenger above	20 et plus	1,0

Source : Eurotunnel

<sup>28</sup> <https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2023/12/liaison-fixe-transmanche-%E2%80%93-reseau-ferroviaire-%E2%80%93-declaration-statistique-open-access-2025.pdf>

<sup>29</sup> <https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2023/12/2025-fixed-link-%E2%80%93-railway-network-%E2%80%93-open-access-statistical-declaration-1.pdf>

**54. Aux termes du RUC<sup>30</sup>, ces seuils évoluent pendant les 14 premières années d'exploitation du LFT en augmentant de 2 % par an traduisant ainsi un effet de « ramp-up » de l'activité ferroviaire de transport de voyageurs. Les augmentations de seuils traduisent une hypothèse de montée en puissance des circulations de trains de voyageurs déterminée au moment de la signature de la convention.**

**54. Under the terms of the RUC<sup>31</sup>, these thresholds are subject to change during the first 14 years of operation of the CFL increasing by 2% per year, reflecting a ramp-up effect of railway activities of passenger services. The increases in the thresholds reflect the assumption made when the convention was signed that passenger train traffic would increase.**

#### 4.1.1.2 Recouvrement des coûts dits « OMRC » / Recovery of the costs referred to as "OMRC"

**55. L'article 10 et l'annexe V du RUC décrivent certains coûts dits « OMRC », engagés par Eurotunnel et ses sociétés affiliées, relatifs à l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du LFT. Cette annexe définit également les principes selon lesquels une partie de ces coûts est remboursée par les Réseaux à Eurotunnel.**

**55. Clause 10 and Schedule V of the RUC describe the costs "OMRC", incurred by Eurotunnel and its affiliates, relating to the operation, maintenance and renewal of the CFL. This schedule also defines the principles according to which part of these costs are reimbursed by the Railways to Eurotunnel.**

56. À la suite d'un désaccord sur la méthode d'affectation des coûts OMRC définie par les stipulations de l'article 10 et de l'annexe V du RUC qui a conduit à une procédure arbitrale devant la Chambre de commerce internationale, une solution amiable a été recherchée. Celle-ci a conduit le 24 juillet 2006 à un accord d'application de l'annexe V du RUC, arrêtant des modalités de répartition des coûts OMR, jugées plus simples, pour les périodes comptables 2005 à 2014. Les parties ont ensuite conclu deux accords, respectivement pour les périodes 2015-2019 et 2020-2024. Un nouvel accord doit intervenir en cours d'année 2024 pour la période 2025-2029.

56. Following a disagreement over the method of allocating OMR costs defined by the stipulations of clause 10 and schedule V of the RUC, which led to arbitration proceedings before the International Chamber of Commerce, an amicable solution was sought. On 24 July 2006, this led to an agreement to apply schedule V of the RUC, setting out the methods for apportioning OMR costs considered simpler, for the 2005 to 2014 accounting periods. The parties subsequently concluded two agreements for the periods 2015-2019 and 2020-2024 respectively. A new agreement is to be signed in 2024 for the period 2025-2029.

#### 4.1.2 Les redevances du DRE sont supposées refléter celles du RUC / Network Statement charges are expected to reflect those of the RUC

**57. Le DRE a vocation à répliquer le système tarifaire du RUC décrit précédemment concernant le paiement de la partie fixe FAUC, le péage variable par passager ainsi que le remboursement des coûts OMRC. Pour cela, le DRE comprend deux redevances: la redevance de circulation (4.1.2.1) et la redevance de réservation (4.1.2.2).**

**575. The NS is supposed to replicate the RUC charging system described above involving the payment of a fixed part FAUC, variable tolls per passenger and the reimbursement of OMRC costs. To this end, the NS comprises two charges: the access fee (4.1.2.1) and the reservation charge (4.1.2.2).**

<sup>30</sup> Annexe 6, article 2 (iii).

<sup>31</sup> Schedule 6, article 2 (iii).



4.1.2.1 Le droit de circulation a vocation à refléter fidèlement le tarif par passage du RUC /  
The access fee is intended to accurately reflect the RUC tariff per passenger

**58. Le droit de circulation par passager prévu par le DRE est supposé être strictement égal au tarif par passager du RUC après indexation.** Comme dans le cas du RUC, le niveau de cette redevance est décroissant en termes réels à un rythme de 1,1 % par an.

**58. The NS charge per passenger is assumed to be strictly equal to the RUC charge per passenger after indexation.** As with the RUC, the level of this charge decreases in real terms at a rate of 1.1% per year.

**59. Le principe d'une redevance par passager apparaît pertinent.** Bien que ce principe de tarification n'ait pas été initialement conçu pour un cadre de concurrence intra-modale ou pour la mise en œuvre du principe de Ramsey-Boiteux, les régulateurs soulignent qu'il permet d'adresser un signal économique cohérent au marché pour au moins deux raisons. La première est que l'unité de tarification selon le nombre de voyageurs transportés reflète le potentiel contributif des circulations ferroviaires selon une logique proche de celle de Ramsey-Boiteux. La seconde est qu'elle est favorable à l'arrivée de nouveaux opérateurs car elle conduit à une tarification progressive dans leur phase de montée en puissance.

**59. The logic of a tariff per passenger appears relevant.** Although this principle of pricing was not initially designed for a context of intramodal competition or to implement the Ramsey-Boiteux principle, the regulators consider that it provides a coherent economic signal to the market for at least two reasons. The first is that the charging unit based on the number of passengers reflects the capacity of rail traffic to contribute, in line with the Ramsey-Boiteux approach. The second is that this is encouraging for the arrival of new operators, as it leads to a gradual pricing system during their ramp-up phase.

**60. Les redevances par passager du RUC et du DRE doivent être identiques.** En vue de s'assurer de l'absence de discrimination entre Eurostar et de potentiels nouveaux entrants, les régulateurs ont demandé à Eurotunnel de démontrer que le tarif par passager prévu par le RUC en tenant compte notamment de l'indexation, des réductions par tranches de trafic et du système de conversion est bien équivalent au tarif par passager du DRE 2025. Eurotunnel a indiqué que la même formule est utilisée avec des paramètres identiques et a indiqué sa disponibilité en 2024 pour une analyse détaillée de ces éléments avec les régulateurs.

**60. The tariffs per passenger of the RUC and of the NS must be identical.** With a view to ensuring that there is no discrimination between Eurostar and potential new entrants, the regulators asked Eurotunnel to demonstrate that the tariff per passenger provided for in the RUC, taking into account indexation, the traffic bands and the conversion system is indeed equivalent to the tariff per passenger of the NS 2025. Eurotunnel stated that the same formula is used with identical parameters and has indicated its availability for a detailed review in 2024 with the regulators.

4.1.2.2 Le droit de réservation a vocation à refléter le montant fixe du RUC pour le recouvrement de l'investissement initial et les coûts OMRC / The reservation fee is intended to reflect the fixed amount set by the RUC to recover the initial investment and OMRC costs.

**61. Le DRE prévoit un droit de réservation** pour les services de transport ferroviaire de voyageurs facturé par train. Celui-ci est supposé correspondre, d'une part, au montant fixe prévu par le RUC pour le recouvrement de l'investissement initial et, d'autre part, à 75% des coûts OMRC.

**61. The NS provides for a reservation fee** for rail passenger services which is charged per train. This is assumed to correspond, on the one hand, to the fixed amount set out in the RUC for the recovery of initial investment and, on the other hand, to 75% of OMRC costs.

**62. Les régulateurs comprennent que pour calculer ce tarif, Eurotunnel divise le montant prévu cumulé pour les coûts FAUC et 75% du montant OMRC pour l'année considéré par le nombre de trains de voyageurs prévu pour cette même année. Le résultat de cette division constitue un tarif dit « pivot<sup>32</sup> ».**

**62. The regulators understand that to calculate this tariff, Eurotunnel divides the amount of FAUC and 75% of OMRC costs expected both for the year in question by the number of passenger trains expected in that year. The result of this division is the "pivot<sup>33</sup>" tariff.**

**63. Le droit de réservation par train est ensuite distingué selon quatre offres** présentées ci-après. L'offre n°1 étant probablement celle qui correspondra à la grande majorité des circulations de voyageurs des nouveaux entrants puisqu'elle correspond aux circulations régulières de trains de voyageurs. Ces offres sont les suivantes :

**63. The reservation fee per train is then distinguished according to four offers** presented below. The Offer n°1 is probably the one that will correspond to the large majority of the new entrants' passenger traffic, since it corresponds to regular passenger train traffic. These offers are as follows:

- Offre 1 - Train Hebdomadaire Réserve : un passage aller simple chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou les semaines restantes si réservé en cours d'horaire) ;
- Offre 2 - Train Individuel Réserve : un ou plusieurs passages aller simple 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 ;

- Offer 1- Reserved weekly train: One weekly single crossing by passenger's 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 the annual working timetable

<sup>32</sup> Tel que décrit par l'annexe 4 du DRE 2025.

<sup>33</sup> As described by annex 4 of the NS 2025.

- Offre 3 – Train Individuel Ad hoc : un ou plusieurs passages aller simple 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.
- 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.

64. Chacune de ces offres comprend elle-même quatre tarifs en fonction des périodes de circulation :

- Périodes creuses : 23 :00 -> 07 :00 les nuits du lundi (soir) au vendredi (soir) ;
- Périodes intermédiaires : 11:00 -> 17:00
- 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).

**65. Le DRE indique dans son annexe 4 que les tarifs prévisionnels des offres 1 et 4 sont les mêmes et correspondent aux montants les plus faibles.** Il est également indiqué que les tarifs des offres 2 et 3 sont respectivement de + 10 % et + 15 % plus élevés que ceux des offres 1 et 4. Toutefois, seules les prévisions des tarifs des offres 1 et 4 apparaissent de façon explicite dans le DRE, les autres devant être déduits par le calcul. Les régulateurs recommandent de faire apparaître de façon explicite l'ensemble des tarifs afin de gagner en lisibilité.

64. Each of these offers includes four tariffs based on traffic periods:

- Off-peak : 23:00 -> 7:00 Nights of Monday (evening) to Friday (evening)
- Intermediate : 11:00 -> 17:00
- Peak (morning) 7:00 -> 11:00 and evening 17:00-> 23:00 except for Saturday evening and Sunday morning, included in the Intermediate period
- Maintenance 23:00 -> 07:00 limited to Saturday and Sunday night

**65. Annex 4 of the NS indicates that the forecast tariffs for offers 1 and 4 are the same and correspond to the lowest amounts.** It also states that the rates for offers 2 and 3 are 10% and 15% higher respectively than for offers 1 and 4. However, only the tariffs forecasts for offers 1 and 4 appear explicitly in the NS; the others must be deducted by calculation. The regulators recommend all the tariffs are explicitly shown to make the document easier to read.

**66. L'ART et l'ORR ont eu l'occasion d'interroger Eurotunnel sur la logique qui sous-tend la définition de ces modulations.** Les régulateurs comprennent qu'il ne s'agit pas pour Eurotunnel de retranscrire la disposition à payer du marché aval selon une logique qui serait celle de l'article 32.1 de la directive mais plutôt d'augmenter les redevances des offres considérées comme inefficaces ou perturbant l'utilisation optimale de l'infrastructure<sup>34</sup>.

**67. Le RUC ne contient pas de signal tarifaire équivalent à ces modulations puisque le montant des charges fixes est facturé sous forme de forfait.** Interrogé sur ce point, Eurotunnel a indiqué aux régulateurs que dès lors qu'un nouvel opérateur entrera sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs transmanche, tous les opérateurs (le premier ou les suivants) se verront facturer des redevances d'accès identiques. Selon Eurotunnel, le RUC détermine le montant total à recouvrer et le DRE détermine sa répartition entre les opérateurs. Ainsi, les régulateurs comprennent que les redevances qui seront facturées à tous les opérateurs respecteront les modulations prévues par le DRE même si celles-ci ne sont pas prévues par le RUC. Eurotunnel devrait inclure ces précisions dans le DRE.

68. Les régulateurs considèrent que la compréhension approfondie des modalités de mise en œuvre de cette équivalence selon les termes prévus par Eurotunnel appelle des travaux complémentaires qui pourront être menés en 2024.

**66. The ART and ORR have had the occasion to question Eurotunnel about the rationale behind the definition of these modulations.** The regulators understand that Eurotunnel's aim is not to transcribe the downstream market's willingness to pay according to a logic that would be typical of Article 32.1 of the Directive, but rather to charges higher fees for offers that represent an inefficient or disruptive use of infrastructure<sup>35</sup>.

**67. The RUC does not contain an equivalent tariff signal to those modulations since the amount of fixed charges is invoiced in the form of a lump sum.** When questioned on this point, Eurotunnel stated to the regulators that as soon as a new operator enters the Cross-Channel Rail Passenger Transport market, all passenger operators (the 1st and new entrants) will be charged identical access charges. According to Eurotunnel, the RUC determines the total amount to be recovered and the NS determines its distribution among the Operators. The regulators then understand that the charges that will be invoiced to every operator will respect the modulations foreseen by the NS even if they are not provided for in the RUC. Eurotunnel should include these statements in the NS.

68. The regulators consider that the implementation of this equivalence according to the terms planned by Eurotunnel requires further work, which can be carried out in 2024.

---

<sup>34</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>35</sup> See paragraph 57 of the opinion n° 2019-007 of the regulators on the NS 2020.

4.1.3 Une nouvelle annexe appelant des compléments a été insérée dans le DRE concernant l'ajustement ex post des tarifs /  
A new annex requiring additional information has been added to the NS on the ex-post adjustment of the charges

**69. Les tarifs contenus dans le DRE ne sont pas les tarifs qui s'appliqueront de façon effective aux entreprises ferroviaires de transport de voyageurs étant donné qu'il s'agit de prévisions<sup>36</sup>.** Les régulateurs ont demandé à Eurotunnel d'apporter plus de clarté sur ce point. Une nouvelle annexe qui contient deux sous-sections concernant le tarif par train et le tarif par voyageur a été insérée dans le DRE.

**69. The tariffs contained in the NS are not the tariffs that will actually apply to passenger rail operators as these are estimates<sup>37</sup>.** The regulators have asked Eurotunnel to provide greater clarity on this point. A new annex containing two subsections concerning the charge per train and the charge per passenger has been added to the NS.

**70.** Cette nouvelle annexe 7.4 constitue une amélioration du DRE au regard de l'intérêt des informations qu'elle contient. Toutefois, les régulateurs estiment que des éléments d'explication et de contexte devraient être apportés pour rendre ce document plus compréhensible.

**70.** This new annex 7.4 is an improvement to the NS in light of the usefulness of the information it contains. However, the regulators consider that some explanation and background information should be added to make the document more comprehensible.

4.1.3.1 Éléments présentés dans l'annexe concernant le tarif par train / Elements presented in the appendix concerning the tariff per train

**71.** La première section concernant le tarif par train comprend elle-même deux tableaux (tableau 2 et tableau 3).

**71.** The first section on the tariff per train includes two separate tables (table 2 and table 3).

**72. Le premier tableau (tableau 2) montre l'évolution du tarif par train en fonction de différents scénarios** concernant le nombre annuel de circulations. Le nombre de trains a une incidence directe sur le tarif par train étant donné que celui-ci résulte d'une division entre le montant prévisionnel à recouvrer et le nombre de trains prévisionnel.

**72. The first table (see table 2 indicate in the following) shows the evolution of charges per train according to different scenarios** concerning the annual number of trains. The number of trains has a direct impact on the tariff per train, as this is calculated by dividing the forecast amount to be collected by the projected number of trains.

---

<sup>36</sup> Voir les pages 44 et 45 de l'annexe 4 du DRE 2025.

<sup>37</sup> See pages 44 and 45 to the annex 4 of the 2025 NS.

**Tableau n° 2: Variation du tarif par train en fonction du volume annuel de trafic (analyse prospective)**

Scénario de croissance	K trains par an	Rotations/j	Réduction vs. Tarif de base
Croissance 1 : base DRR	21,6	30	0 %
Croissance 2	24,0	33	-10 %
Croissance 3	30,0	41	-28 %
Croissance 4	35,0	48	-38 %
Croissance 5	40,0	55	-46 %
Ou en cas d'accroissement du catalogue de capacités voyageurs (80rtn sillons/j) au lieu de 64 rtn sillons/j)			
Croissance 4bis	35.0	48	-32 %
Croissance 5 bis	40.0	55	- 40 %

Source : Eurotunnel

**73. Il est indiqué que le scénario de base retenu pour construire les tarifs est de 21 600 trains par an.** Sous cette hypothèse, les tarifs prévus par le DRE pour le tarif par train n'évolueraient pas à l'issue de l'HDS et resteraient donc stable. C'est-à-dire que, *ceteris paribus*, il n'y aurait pas d'ajustement rétroactif des tarifs. Eurotunnel a indiqué au cours de l'instruction que ce scénario repose sur une stabilité des circulations d'Eurostar et des hypothèses prudentes en matière de déploiement de nouveaux opérateurs. La nouvelle annexe précise qu'il s'agit d'un « *scénario minimum de concurrence en open access, ie, 2 opérateurs voyageurs* ».

**74. Dans le cas où le nombre de circulations anticipé dépasserait 21 600 trains par an, l'annexe indique que le tarif par train serait amené à diminuer.**

**Table 2: Traffic volume variance tariffs per train (prospective analysis)**

Growth scenarios	K trains/year	Rotations/j	Reduction vs. Base charges
Growth 1 1 : base NS	21,6	30	0 %
Growth 2	24,0	33	-10 %
Growth 3	30,0	41	-28 %
Growth 4	35,0	48	-38 %
Growth 5	40,0	55	-46 %
Or in the event of extension of the passenger train path catalogue (80rtn paths/d instead of 64rtn paths/d)			
Growth 4bis	35.0	48	-32 %
Growth 5 bis	40.0	55	- 40 %

Source : Eurotunnel

**73. It is stated that the base scenario in the first table used to construct the fares is 21,600 trains per year.** Under this assumption, the charge provided by the NS would not change at the end of the WT and would therefore remain stable. In other words, other factors being equal, there would be no retroactive charge adjustment. Eurotunnel indicated during the course of the investigation that this scenario was based on stable Eurostar traffic and assumptions over the past years regarding the deployment of new operators. This new Annex states that this is a "*minimum scenario of open access competition, i.e. 2 passenger operators*".

**74. When the number of trains exceeds 21,600 trains per year, the information in the Annex indicates the charge per train would reduce.**

**75. Ce résultat présentant une diminution de la redevance par train en fonction du nombre de circulations est cohérent** avec le fait qu'Eurotunnel construit le tarif pivot par train en divisant le montant fixe à recouvrer pour une année donnée par le nombre de trains prévisionnel. Ainsi, une augmentation du nombre de trains par rapport à la prévision « socle » conduit à une augmentation du dénominateur à numérateur inchangé. Il s'ensuit mécaniquement une diminution du tarif par train pour les nouveaux entrants et, selon la compréhension des régulateurs, pour Eurostar.

**76. Le tableau 2 contient aussi des scénarios « 4 bis » et « 5 bis » correspondant à des « cas d'accroissement du catalogue des capacités voyageurs (80 rtn sillons/j au lieu de 64 rtn sillons/j) ».** Ces deux scénarios, bien que comprenant le même nombre de trains que les scénarios 4. et 5., aboutissent à un niveau de réduction du tarif par train inférieur. Le dénominateur étant inchangé, les régulateurs comprennent que cette différence de résultat provient d'une augmentation du numérateur suite à l'allocation d'une proportion plus importante de coûts communs au transport ferroviaire de voyageurs. Les régulateurs comprennent qu'Eurotunnel considère ainsi qu'une augmentation des capacités allouées aux services ferroviaires de voyageurs doit conduire à modifier les règles d'allocation des coûts pour augmenter la part supportée par les services ferroviaires de voyageurs. Ce point, bien que ne présentant qu'un intérêt théorique aujourd'hui, appellera des investigations complémentaires de la part des régulateurs.

**77. Les régulateurs estiment que ce tableau améliore l'information mais qu'il devrait être accompagné par davantage d'explications,** par exemple sur les hypothèses prises en matière de nombre de trains annuels. Le tableau devrait ainsi être accompagné d'une explication détaillée sur la formation des tarifs en expliquant notamment que ceux-ci découlent du recouvrement d'un montant annuel (FAUC+75%OMRC) et que cela peut conduire à un ajustement quand le nombre de trains ayant circulé est différent du scénario de base prévisionnelle.

**75. This result, which shows a decrease in the charge per train, is consistent** with the fact that Eurotunnel calculates the pivot charge per train by dividing the fixed amount to be collected for a given year by the forecast number of trains. Thus, an increase in the number of trains compared to the "base" forecast leads to an increase in the denominator for an unchanged numerator. This automatically leads to a reduction in the tariff per train for new entrants and, as the regulators understand it, for Eurostar.

**76. The table 2 contains also a scenario "4 bis" and "5 bis" corresponding to "cases where the catalogue of passenger capacity is increased (80 rtn train paths/d instead of 64 rtn train paths/d)".** Although these two scenarios include the same number of trains as scenarios 4 and 5, they result in a lower reduction of the tariff per train. As the denominator is unchanged, the regulators understand this difference in result is due to an increase in the numerator following a higher proportion of common costs to passenger rail transport. The regulators understand that Eurotunnel therefore considers that an increase in capacity allocated to rail passenger services should lead to a change in the cost allocation rules to increase the proportion borne by rail passenger services. This point, although theoretical at present, will require further investigation by the regulators.

**77. The regulators consider that this table provides better information but that more explanation** should be provided for instance on the hypothesis on the number of annual trains. The table should be accompanied by a detailed explanation of how charges are calculated, explaining in particular that the charges are the result of the recovery of an annual amount (FAUC+75%OMRC) which is then adjusted when the train volume is different from the base scenario.

**Tableau n° 3 : Variation du tarif par train sur la base de coûts réels (analyse rétrospective)**

Scénario historique	AA min <sup>38</sup>	AA max	Ajustement annuel moyen sur la période
Période 2015-2019	-1,3 %	-0,2 %	-0,7 %
Période 2020-2023P <sup>39</sup>	-5,6 %	3,5 %	-1,7 %

Source : Eurotunnel

**78. Le tableau 3 ci-dessus traduit la « variation du tarif par train en fonction de la base de coûts réels » selon une approche rétrospective.** Les régulateurs comprennent ici qu'il s'agit de la part de coûts OMRC facturée aux services ferroviaires de voyageurs de façon ad valorem. Ce tableau montre que sur les périodes 2015-2019 et 2020-2023 les coûts à la charge des entreprises ferroviaires auraient été inférieurs aux prévisions. De façon concrète, cela induit que, *ceteris paribus*, le tarif par train du DRE aurait connu un ajustement rétroactif favorable aux entreprises ferroviaires. En d'autres termes, le numérateur qui est un coût fixe à recouvrer aurait diminué en raison d'un volume de coût OMRC moindre que prévu. A dénominateur inchangé, cela aurait logiquement entraîné une diminution du tarif par train y compris pour la période 2020-2023 caractérisée par la crise sanitaire (COVID) et une hausse du coût de l'énergie.

**79. Les régulateurs comprennent qu'Eurotunnel entend montrer par le tableau 3 que ses prévisions en matière de coûts OMRC sont de nature prudente** et sont donc susceptibles de mener à des ajustements tarifaires à la baisse pour les opérateurs ferroviaires à l'issue de l'horaire de service considéré ou, a minima, à l'issue des périodes des accords OMRC portant sur cinq années.

**Table 3 : Cost base variance for charges per train (retrospective analysis)**

Historical Scenario	AA min <sup>40</sup>	AA max	Annual adjustment average over period
Period 2015-2019	-1.3 %	-0.2 %	-0.7 %
Period 2020-2023P <sup>41</sup>	-5.6 %	3.5 %	-1.7 %

Source : Eurotunnel

**78. The table 3 reflects the "variation of the charge per train according to the real cost base" using a retrospective approach.** The regulators understand that the charge is the share of OMRC costs charged to passenger rail services on a proportionate basis. This table shows that over the periods 2015-2019 and 2020-2023 the costs borne by new operators on the basis of the NS would have been lower than forecast., This means that, *ceteris paribus*, the NS tariff per train would have been adjusted retroactively in favour of the railway undertakings. In other words, the numerator, which is a fixed cost to be recovered, would have decreased due to a lower-than-expected volume of OMRC costs. With an unchanged denominator, this would logically have led to a reduction in the fare per train including for the period 2020-2023, which was characterised by the COVID pandemic and a rise in energy costs.

**79. The regulators understand that Eurotunnel intends with this table 3 to show that its forecasts for OMRC costs are rather pessimistic** and are therefore likely to lead to adjustments which lower charges adjustments for the rail operators at the end of the WT in question or, at the very least, at the end of the five-year periods of the OMRC agreements.

<sup>38</sup> Ajustement annuel du tarif par train (final) vs. tarif base (prévisionnel), hors indexation.

<sup>39</sup> Période perturbée par les baisses d'activité Covid-19 2020-2021, et pointes des prix d'énergie 2022-2023.

<sup>40</sup> Annual adjustment on tariff per train (final) vs. base tariff (provisional), excluding indexation

<sup>41</sup> Period disrupted by Covid-19 activity reductions 2020-2021, and energy price peaks 2022-2023.



**80. Les régulateurs estiment que l'information fournie par ce tableau est utile.** Ils soulignent toutefois à nouveau que ce tableau est dénué de contexte ou d'explication, ce qui en rend la lecture difficile. Il conviendrait notamment d'explicitier qu'une part des coûts OMRC est facturée au coût réel et qu'ils sont un élément explicatif du tarif par train. Il devrait également être clairement explicité que cela conduit à des ajustements lorsque la prévision est différente des coûts réellement supportés.

**80. The regulators consider that the information provided in this table is useful.** However, they again point out that the table lacks any context or explanation, which makes it difficult to read. In particular, it should be made clear by Eurotunnel that all of the OMRC costs are billed at actual cost and that they are a factor in determining the tariff per train. It should also be explained that this leads to adjustments when the forecast is different from the costs actually incurred.

4.1.3.2 Éléments présentés dans l'annexe concernant le tarif par voyageur / Elements presented in the appendix concerning the tariff per passenger

81. L'annexe 7.4 contient également deux tableaux (tableau 4 et tableau 5) portant, cette fois, sur le tarif par passager du DRE qui est supposé être le miroir de celui prévu par le RUC.

81. Annex 7.4 also contains two tables (table 4 and table 5), this time on the NS charge per passenger, which is supposed to mirror the fare under the RUC.

**Tableau n° 4 : Mécanisme d'indexation du tarif par passagers avec réductions annuelles**

Indexation de long terme	Devise	période	Réduction cumulée
<b>Mécanisme d'indexation et de réduction</b>	GBP	UK RPI moins 1,1 % par an cumulé	
	EUR	FR IPC moins 1,1 % par an cumulé	
<b>Réduction en termes réels</b>	GBP & EUR	1 an	-1,10 %
	GBP & EUR	10 ans	-10,5 %

Source : Eurotunnel

**Table 4 : Indexation mechanism of the charge per passenger with annual reductions**

Long-term indexation	Cost	Period	Cumulative reduction
<b>Indexation and reduction mechanism</b>	GBP	UK RPI minus 1.1% p.a. cumulative	
	EUR	FR IPC minus 1.1% p.a. cumulative	
<b>Reduction in real terms</b>	GBP & EUR	1 year	-1.10%
	GBP & EUR	10 years	-10.5%

Source : Eurotunnel

**82. Le tableau 4 concerne le mécanisme prévu par le RUC et appliqué par extension au DRE, de réduction des redevances de 1,1% par an.** Eurotunnel indique que ce mécanisme permet une baisse en termes réels de 10,5% par période de 10 ans<sup>42</sup>. Les régulateurs comprennent que le message que souhaite adresser Eurotunnel dans cette annexe est que le tarif par voyageur retranscrit dans le DRE a vocation à diminuer en termes réels tout au long des années.

**Tableau n° 5 : Mécanisme de réduction du tarif par passager par tranches marginales de volume**

Trafic annuel (tous opérateurs)	Volume Mpax/an	Volume Mpax/an	Réduction vs.tarif base
Tranche 1 = base DRR		16,2	0 %
Tranche 2	16,2	21,5	-14 %
Tranche 3	21,5	24,2	-29 %
Tranche 4	24,2	25,6	-43 %
Tranche 5	25,6	26,9	-57 %
Tranche 6	26,9		-71 %

Source : Eurotunnel

**83. Le tableau 5 présente la réduction du tarif par voyageur prévu par le RUC par tranche de voyageurs.** Cela implique que de 0 à 16,2 millions de voyageurs le tarif de base est appliqué. A titre d'exemple, entre 16,2 et 21,5 millions de voyageurs, une réduction de 14% est appliquée sur le tarif de base. Eurotunnel a confirmé au cours de l'instruction que le tarif du DRE est une moyenne pondérée du tarif par tranche par le nombre de voyageurs dans chacune des tranches. Il en ressort que l'augmentation du nombre de voyageurs fait baisser cette moyenne pondérée en augmentant la part de voyageurs dans les tranches les moins onéreuses.

**82. The table 4 relates to the mechanism provided for in the RUC described, and applied by extension to the NS, of reducing charges by 1.1% per annum.** Eurotunnel states that this mechanism allows for a reduction in real terms of 10.5% per 10 year period<sup>43</sup>. The regulators understand that the message that Eurotunnel wishes to send in this annex is that the fare per passenger in the NS is intended to decrease in real terms over the years.

**Table 5 : Mechanism of reduction in tariffs per passenger by marginal volume bands**

Annual traffic (total of all operators)	Volume Mpax/year	Volume Mpax/year	Reduction vs.tariff base
Band 1= base NS		16,2	0 %
Band 2	16.2	21.5	-14 %
Band 3	21.5	24.2	-29 %
Band 4	24.2	25.6	-43 %
Band 5	25.6	26.9	-57 %
Band 6	26.9		-71 %

Source : Eurotunnel

**83. The table 5 shows the reduction in the charge per passenger provided for in the RUC.** In other words, a given charge is applied for the first 16.2 million passengers. For instance, between 16.2 and 21.5 million passengers, a reduction of 14% is applied to the base. Eurotunnel has confirmed during the investigation that the charge is a weighted average of the charge in the <16.2 Million passengers' band and the 16.2 -21.5 million passenger's band. So, if there are more passengers the weighted average goes down.

<sup>42</sup> Ce résultat se retrouve par le calcul :  $0,98910=0,895$  ; soit une réduction de 10,5 % du niveau de base. Comme indiqué précédemment, Eurotunnel indique également en page 22 du DRE que ce mécanisme a permis une diminution de 29 % de la redevance par voyageur entre 1994 et 2025.

<sup>43</sup> This can be calculated as  $0.98910=0.895$ ; a 10.5% reduction in the base level. As indicated above, Eurotunnel also states on page 22 of the NS that this mechanism has resulted in a 29% reduction in the charge per passenger between 1994 and 2025.

84. Le fait que la perspective de développement des trafics soit de nature à conduire à une baisse du tarif par train est une information utile. Toutefois, la présentation de ce tableau gagnerait également à être accompagnée d'une explication plus détaillée.

84. The fact that potential traffic growth is likely to lead to a reduction in charges per train is useful information. However, the presentation of this table would also benefit from more detailed explanation.

#### 4.1.4 Sur la mise en œuvre de frais de dossier prévus dans le DRE /On the implementation of administrative costs included in the NS.

**85. Le DRE 2025 prévoit au point 6.3 la facturation de frais de dossier** « 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 ».

**85. The NS 2025 includes in paragraph 6.3 the charging of administrative cost** "under certain conditions to cover the costs associated with preparing the operational and contractual terms and administration and billing costs".

**86. Ces frais sont d'un montant de 7 500 € par dossier et n'ont pas vocation à s'appliquer systématiquement.** Eurotunnel prévoit ainsi, dans le cas spécifique de l'offre 1, la possibilité de renoncer à l'application des frais en fonction de la qualité de la documentation qui sera fournie par l'entreprise ferroviaire concernée<sup>44</sup>. Cela appelle donc une meilleure définition de l'attendu de la part d'Eurotunnel.

**86. The handling fee is €7,500 per case and does not apply systematically.** In the specific case of Offer 1, Eurotunnel provides for the possibility of waiving the application of the charge depending on the quality of the documentation provided by the railway undertaking involved<sup>45</sup>. There should be a better definition of what is expected by Eurotunnel.

**87. Le RUC ne contient par ailleurs pas de disposition concernant le paiement de frais de dossier.** La lecture comparée du RUC et ou DRE induit potentiellement une différenciation entre Eurostar et ses éventuels concurrents. Interrogés sur ce point, Eurotunnel a indiqué que les frais de dossiers sont appliqués à tous les opérateurs. Eurotunnel devrait également expliquer cette approche dans le DRE, y compris la cohérence avec le RUC ainsi que les conditions dans lesquelles les dispositions de l'annexe 4 (b) relatives à l'exonération de frais de dossier pour les contrats de l'offre 1 est susceptible de s'appliquer.

**87. The RUC does not contain any provision concerning the payment of handling fee.** A comparative reading of the RUC and the NS could potentially lead to a differentiation between Eurostar and its potential competitors. When questioned on this point, Eurotunnel indicated that this administration charge is intended to be applied to all operators. Eurotunnel should also set out clearly in the NS including how this approach in the NS and RUC are consistent, and how conditions in the Annex 4 (b) relate to the exemption of the handling fee for offer 1 could be applied.

---

<sup>44</sup> L'annexe 4 (b) du DRE 2025 prévoit qu'« Eurotunnel pourra objectivement justifier de renoncer à l'application des frais de dossier de contrats Offre 1 lorsque l'Entreprise Ferroviaire maintient des systèmes de documentation particulièrement fiables et efficaces afin de faciliter l'audit des unités de trafic, permettant de minimiser la charge administrative d'Eurotunnel dans la mise en œuvre de ses besoins de vérification ».

<sup>45</sup> Annex 4 (b) stipulates that "Eurotunnel may objectively justify renouncing to apply the administration charge for Offer 1 contracts where the Railway Undertaking maintains a documentation system particularly reliable and efficient in order to facilitate the audit of traffic units, allowing Eurotunnel to minimise its administrative workload in the implementation of its verification requirements".

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

**88. La mise en place d'un mécanisme de soutien par le gouvernement britannique a eu pour conséquence que le DRE comprend, depuis 2007, une grille tarifaire unifiée applicable à tous les opérateurs ferroviaires de fret.** 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>46</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. Les régulateurs comprennent qu'il n'y a donc pas la même logique de tarification pour le fret et le transport de voyageurs. Eurotunnel devrait expliquer la raison de cette différence entre les deux approches.

**89. Le fret ferroviaire ne présente pas de problématique de recherche d'équivalence entre le RUC et le DRE.** Les tarifs publiés dans le DRE s'appliquent à tous les opérateurs et indiquent explicitement les montants qui s'appliqueront pour l'HDS 2025, ce qui en facilite la lecture et la prévisibilité comparativement au transport de voyageurs pour lesquels il s'agit d'estimations sujettes à ajustement. Par ailleurs, le fait que, contrairement au transport ferroviaire de voyageurs, toutes les entreprises de fret ferroviaire utilisant le tunnel sous la Manche soient soumises au DRE induit que le risque de discrimination lié à la coexistence du RUC et du DRE n'existe pas.

**90. Le droit de circulation par train aller simple est exigible à la circulation du train.** 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

**88. As a result of the introduction of a support mechanism by the UK government, since 2007 the NS has included a unified price scale applicable to all rail freight operators.** According to Eurotunnel, this scale is based on the commitment of freight operators to increase their traffic and to facilitate the development of Open Access operators<sup>47</sup>. As in the case of passenger transport, the NS tariffs for freight transport distinguish between a reservation charge and a circulation charge, which are expressed in a composite manner in euros and pounds sterling. However, in the case of freight, the level of the charge is fixed regardless of the tonnage transported. The regulators consider that this means that logic applied to charges for freight and passenger rail transport is not the same. Eurotunnel should explain how the approaches are consistent.

**89. Rail freight does not present any problems of equivalence between the RUC and the NS.** The tariffs published in the NS apply to all operators and explicitly state the amounts that will apply for the HDS 2025; this makes them easier to read and they are more predictable than for passenger transport, where they are estimates subject to adjustment. Furthermore, unlike in the case of passenger rail transport, all rail freight companies using the Channel Tunnel are subject to the NS, which means that there is no risk of discrimination linked to the coexistence of the RUC and the NS for this issue.

**90. 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>46</sup> DRE 2025, page 22.

<sup>47</sup> 2025 NS, page 22

**91. A travers les modulations du droit de réservation et du droit de circulation, Eurotunnel cherche à adresser un signal tarifaire consistant à orienter les trafics de fret vers les heures creuses de nuit.** Le fait que les tarifs soient plus élevés pour les trains les moins rapides apparaît lié au fait qu'ils consomment davantage de capacité dans le tunnel.

**91. By modulating the reservation charge and the access charge, Eurotunnel is seeking to send out a price signal to direct freight traffic towards the off-peak hours of the night.** The fact that fares are higher for slower trains appears to be linked to them consuming more capacity in the Tunnel.

**92. 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, pourrait être mieux explicitée dans le DRE<sup>48</sup>.

**92. 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>49</sup>.

**Tableau n° 6 : Montant des redevances cumulées (droit de réservation et droit de circulation) pour l'année 2025 (€/train)**

**Table 6: Level of combined charges (access and reservation fees) for 2025 (€/train)**

	Train réservé hebdomadaire		Train réservé individuel		Train individuel 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	6 559	4 373
Période de pointe (07h00-11h00 et 17h0-22h00)		4373		4635	8 745	4 810
Période de maintenance (23h00-07h00 samedi et dimanche)	3 975		6 320		6 559	

Source: Eurotunnel

	Weekly reserved train		Train reserved individually		Individual non-reserved 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	6 559	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		6,559	

Source: Eurotunnel

<sup>48</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>49</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.

#### 4.3 Sur le système de réduction ETICA / On the ETICA incentive system

##### 4.3.1 Caractéristiques du dispositif ETICA / Specifications for the ETICA scheme

**93. Eurotunnel propose la mise en place d'un programme d'aides au démarrage (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions), ETICA** visant à encourager les efforts et à réduire les coûts de développement de nouveaux services ferroviaires, pour soutenir les créations de dessertes. Pour 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.

**93. Eurotunnel offers to put in place incentive schemes to support "start-ups" (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions) ETICA** aiming to reward efforts and reduce the costs of developing new rail services, to assist new service creation. 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.

**94. Les deux dispositifs d'aide au démarrage mis en place dans le DRE 2025 sont** <sup>50</sup> :

- Un dispositif ETICA-Fret, pour soutenir la création de nouveaux services de transport ferroviaire de marchandises lancés depuis 2014 ;
- Un dispositif ETICA-Pax, instauré en 2018, pour soutenir la création de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs lancés à partir de cette date.

**94. The two "start-up" incentive schemes put in place for the 2025 NS are** <sup>51</sup>:

- An ETICA-Fret scheme to support the creation of new rail freight services launched since 2014; and
- An ETICA-Pax scheme, introduced in 2018, to support the creation of new rail passenger transport services .

95. Ce système était supposé s'éteindre au 31/12/2024 mais il a été reconduit dans le DRE 2025 à la fois pour les services de fret et de voyageurs.

95. This scheme was supposed to last until 31/12/2024, but it has been extended in the NS 2025 for both freight and passenger services.

---

<sup>50</sup> Conditions Générales ETICA disponibles sur <https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2023/12/conditions-generales-etica-pax-pour-les-services-de-trains-de-voyageurs-a-grande-vitesse-2025.pdf>.

<sup>51</sup> ETICA General Terms and Conditions available at <https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2023/12/2025-etica-pax-general-conditions-for-high-speed-rail-passenger-services-1.pdf>.

**96. Le système ETICA est composé de cinq critères pour le transport de voyageurs<sup>52</sup> et pour le transport de fret<sup>53</sup> (critères A : B, C, D et E). Bien que ces critères diffèrent selon qu'ils s'appliquent au transport de fret ou au transport de voyageurs, les quatre premiers (A, B, C et D) renvoient aux caractéristiques des services ferroviaires concernés et sont destinés à permettre le calcul du montant de l'aide de façon univoque par le biais de formules de calcul. Le cinquième critère est de nature différente puisqu'il ne concerne pas la nature des trafics mais des facteurs externes « Barrière ou Evènement Exceptionnel de Marché » qui impacterait de façon négative les services ferroviaires concernés. Le montant associé à ce critère E n'a pas vocation à être prédéterminé mais il est défini par rapport au dossier présenté par l'entreprise ferroviaire.**

**97. Le DRE indique à cet effet concernant ce cinquième critère E :**

- dans le cas du transport de voyageur, qu'il s'agit d'un « [m]ontant ponctuel spécifique à déterminer par Eurotunnel sur la base du dossier établi par l'EF, qui devra documenter l'impact sur le trafic de la barrière externe ou choc exceptionnel du marché à traiter, ainsi que le cout et les bénéfices estimés de l'initiative de résolution proposée ».
- Dans le cas du transport de fret qu'il s'agit : d'un « [m]ontant spécifique à déterminer par Eurotunnel en fonction du dossier établi par l'EF, devant démontrer le cout d'une entrave en dehors de la Liaison Fixe Transmanche ».

**96. The ETICA scheme is structured around five criteria for passenger<sup>54</sup> and freight<sup>55</sup> transport (criteria A, B, C, D and E). Although these criteria differ in the case of freight and passenger services, the first four of them (A, B, C and D) refer to the characteristics of the rail services concerned and are supposed to allow the amount of aid to be calculated unequivocally by means of calculation formulae. The fifth criterion is of a different nature, since it does not relate to the nature of the traffic, but to external factors such as a barrier to entry or exceptional market event that would have a negative impact on the rail services in question. The amount associated with this criterion E is not intended to be predetermined but is defined in relation to the case brought by the railway operator.**

**97. Concerning this fifth criteria, the NS states that:**

- in the case of passenger services that it is a "*[s]pecific one-off amount to be determined by Eurotunnel on the basis of the dossier established by the RU, which shall document the impact on traffic of the external barrier or exceptional market shock to be addressed, and the estimated cost and benefits of the initiative proposed for resolution (palliative measure or investment)*".
- In the case of freight services that it is a "*Specific amount to be determined by Eurotunnel on the basis of the dossier established by the RU, which shall document the cost of the barrier outside the Channel Fixed Link*"

<sup>52</sup> Les critères pour le transport de voyageurs renvoient aux données suivantes : A – fréquence et capacité additionnelle du nouveau service, B : création de trafic et nouveauté du service, C : création de marchés et complexité de la desserte, D : critères géographiques et phasage, E : barrière ou événement exceptionnel de marché.

<sup>53</sup> Les critères pour le transport de fret renvoient aux données suivantes : A : fréquence du service, B : critères géographiques et qualitatifs, C : critères qualitatifs, D : transport conventionnel par train complet, E : services permanents de fret ferroviaire subissant une entrave (ou surcoût) en dehors de la Liaison fixe transmanche.

<sup>54</sup> The criteria for passenger transport refer to the following factors: A - frequency and additional capacity of the new service, B - traffic creation and newness of the service, C - market creation and complexity of the service, D - geographical criteria and phasing, E - barrier or exceptional market event.

<sup>55</sup> The criteria for freight transport refer to the following elements: A: frequency of service, B: geographical and qualitative criteria, C: qualitative criteria, D: conventional block train services, E: permanent rail freight services subject to hindrance (or extra cost) outside the Channel Fixed Link.

#### 4.3.2 Sur l'ajout d'exemple de calcul pour les services de fret/ On the addition of calculation example for freight services

**98. Concernant l'ajout d'une formule de calcul, Eurotunnel a fourni des compléments d'information dans sa réponse à la mesure d'instruction.**

99. En effet, pour le dispositif ETICA fret, comme indiqué dans les Conditions Générales annexées (Annexe 8) du DRE 2025, le montant prévisionnel d'aide est fonction de la fréquence hebdomadaire du service. Le montant de l'aide dépend du nombre d'allers-retours prévus par semaine (critère A). Les critères B, C et D concernent la définition des trafics éligibles (service de fret intermodal sur certaines liaisons pour le critère B, services de transport d'automobiles neuves pour le critère C, transport conventionnel par train complet pour certains types de marchandises pour le critère D). Les critères B, C et D ne sont pas cumulables si plusieurs critères étaient à même de s'appliquer.

100. Par exemple, en cas d'un nouveau système de transport logistique du Royaume Uni à l'Espagne avec une fréquence de 2 allers-retours par semaine le montant d'aide alloué est égal à 300 000 euros sur trois ans, c'est à dire le montant de base de 150 000 euros pour la fréquence du nouveau service. Cela représente aussi le montant maximum nominal dans le cas d'application du critère E sauf justification objective contraire indiquée comme vitale.

**101. Pour le dispositif ETICA pax, Eurotunnel a indiqué que l'ajout d'exemples et d'une formule de calcul pourra représenter un des points du programme de travail, comme cela a été fait précédemment en occasion de l'instruction du DRE 2019.**

**98. Regarding the addition of a calculation formula of the indicative maximum amount, Eurotunnel provided additional information in response to the questionnaire.**

99. In fact, for the ETICA freight scheme, as indicated in the General Conditions annexed (Appendix 8) to the NS 2025, the estimated amount of aid depends on the weekly frequency of the service. The amount of aid depends on the number of round trips planned per week (criterion A). Criteria B, C and D concern the definition of eligible traffic (intermodal freight service on certain routes for criterion B, new car transport services for criterion C, conventional transport by block train for certain types of goods for criterion D). Criteria B, C and D cannot be combined if several criteria are applicable.

100. For example, in the case of new logistic transport service from UK to Spain with a frequency of 2 returns per week, the ETICA incentive is equal to € 300,000 over three years. That is the base amount of 150 000 euros for the new service frequency. This is also the maximum amount in the case of the criteria E unless otherwise objectively justified as vital.

**101. In the case of ETICA pax incentive scheme, Eurotunnel stated that the elaboration of examples and a calculation formula to illustrate the dispositive could be one of the points of the next work programme as done previously during the investigation of 2019 NS.**



4.3.3 Sur la distinction entre les aides prédéterminées et celles qui dépendent du cas d'espèce /  
On the distinction between predetermined aid and aid that depends on the specific case

**102. Il ressort de ce qui précède que le système ETICA semble comporter de façon composite, d'une part, une aide au lancement de nouveaux trafics** avec un niveau de réduction prédéterminé et, d'autre part, une aide en cas de circonstances exceptionnelles dont le montant dépend des circonstances d'espèce et ne peut donc pas être prédéfini.

**102. It follows from the previous paragraphs that the ETICA scheme contains two objectives:** on the one hand, **support the launch of new traffic** with a predetermined charges reduction and, on the other, provide support in the event of exceptional circumstances for which the amount depends on the circumstances of the case and therefore cannot be predefined.

**103. Eurotunnel a indiqué aux régulateurs au cours de l'instruction que, dans le cas où la réduction résultera de l'application mécanique d'un niveau de réduction prédéterminé (critères A, B, C et D), le mécanisme sera mis en œuvre sans formalité particulière auprès des régulateurs. À l'inverse, Eurotunnel a également indiqué que dans les cas où la réduction dépendra des cas d'espèce (cinquième critère, E), Eurotunnel prendra l'attache des régulateurs.**

**103. Eurotunnel indicated to the regulators during the course of the investigation when** the reduction is a methodical application of a predetermined level (criteria A, B, C and D), it will be implemented without any consultation with the regulators. Conversely, Eurotunnel also indicated that in cases where the reduction will depend on the individual case (the fifth criterion, E), Eurotunnel will consult the regulators.

**104. Il apparaît ainsi, et les éléments transmis par Eurotunnel concernant le processus de mis en œuvre le confirment, que les mécanismes de réduction tarifaire prévus par le système ETICA renvoient à deux cadres juridiques différents prévus par la directive que sont les réductions prédéfinies en application de l'article 33.3 et les réductions négociées en application de l'article 56.6. Les régulateurs soulignent que le DRE devrait spécifier ce point de façon claire.**

**104. As confirmed by the information provided by Eurotunnel concerning the implementation process, the charge reduction mechanisms provided for by the ETICA system** refer to two different legal frameworks provided for by the Directive: predefined reductions pursuant to Article 33.3 and negotiated reductions pursuant to Article 56.6. The regulators underline that this point should be specified clearly in the NS.

## 5 AUTRES SUJETS / OTHER TOPICS

### 5.1 Sur l'actualisation du régime de Performance /Updating the performance regime

#### 5.1.1 Le cadre juridique et l'intérêt du régime de performance pour la transparence / The legal framework and the benefits of the performance regime for transparency

**105. L'article 35 et le point 2 de l'annexe VI de la directive prévoient la mise en place d'un système d'amélioration des performances :** « [u]ne fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances".

106. En application de ces dispositions, **Eurotunnel publie le régime de performance en annexe du DRE** qui contient notamment les informations suivantes concernant la qualité des services et leur résilience :

- 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 LFT.

Il comprend aussi les mesures mises en œuvre par Eurotunnel pour améliorer la fiabilité de l'exploitation.

**105. Article 35 and point 2 of Annex VI of the Directive provide for the implementation of a performance regime:** "[o]nce a year, the infrastructure manager shall publish the annual average level of performance achieved by the railway undertakings on the basis of the main parameters agreed in the performance scheme".

106. Pursuant to these provisions, **Eurotunnel publishes its performance regime as an annex to the NS** that contains the following information concerning the quality of service and on how they are resilient:

- 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 ; and
- The initiatives and work undertaken by Eurotunnel to improve the performance of traffic using the CFL.

It also includes the measures implemented by Eurotunnel to improve the reliability of operations.

**107. Le régime de performance d'Eurotunnel n'a pas été actualisé depuis la version publiée en 2019** portant sur les années 2016, 2017 et 2018. Eurotunnel ne satisfait donc pas aux exigences de la directive sur ce point. Les régulateurs regrettent d'autant plus cet état de fait qu'Eurotunnel s'était engagé par écrit au cours de l'instruction du DRE 2024 à actualiser le régime de performance au cours du premier semestre 2023. Les régulateurs comprennent qu'Eurotunnel a indiqué que l'année 2022 n'était pas représentative en raison du COVID. Ils enjoignent Eurotunnel de mener sans délai cette action d'actualisation pour l'année 2023.

**107. Eurotunnel's performance regime has not been updated since the version published in 2019** covering the years 2016, 2017 and 2018. Eurotunnel does not therefore meet the requirements of the Directive in this respect. The regulators regret this situation, especially since Eurotunnel committed in writing during the investigation of the 2024 NS to update the performance regime during the first half of 2023. The regulators understand that Eurotunnel stated that 2022 was not representative because of the pandemic, but the regulators urge Eurotunnel to conduct this update as soon as possible for year 2023.

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

### 5.2.1 Le cadre juridique relatif aux accords-cadres /The legal framework for framework agreements

**108. Le DRE 2025 prévoit la possibilité de conclure des accords-cadres** au sens de l'article 42 et de l'annexe IV, point 7 de la directive<sup>56</sup>. Toutefois, le DRE indique également qu'aucun accord-cadre n'a été conclu à la date de publication. Il ne contient par ailleurs pas de modèle d'accord-cadre comme le prévoit pourtant la directive mais semble indiquer que, selon Eurotunnel, cette obligation ne s'imposera que lorsqu'un accord-cadre aura été conclu<sup>57</sup>.

**108. The NS 2025 provides for the possibility of forming framework agreements<sup>58</sup>** within the meaning of Article 42 and Annex IV, point 7 of the Directive. However, the document also indicates that no framework agreements have been concluded as of the date of publication. The NS does not contain a model of framework agreement as required by the Directive but seems to indicate that, in Eurotunnel's view, this obligation will only apply once a framework agreement has been requested, drafted and finalised<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> Le DRE 2025 indique en page 11 qu' « A titre de développement futur, un accord-cadre pourra également être conclu avec un Candidat souhaitant s'engager sur une période excédant la durée de l'horaire de service ».

<sup>57</sup> La note de bas de page n°13 en page 11 du DRE 2025 indique qu' «A la date de publication, un modèle d'accord n'est pas encore développé ni offert, et aucun tel Accord Cadre n'a été conclu avec une entreprise ferroviaire. Si cela devient le cas, un modèle d'accord devra être publié en annexe au Document de Référence du Réseau ».

<sup>58</sup> The NS 2025 states page 11 that "As a future development, a Framework Agreement may also be concluded with an Applicant wishing to enter into a commitment for a period exceeding the duration of the working timetable".

<sup>59</sup> Footnote n°13 on page 11 of 2025 NS states that "At the time of publication, no model agreement has yet been developed nor offered, and no such Framework Agreement has been concluded with any Railway Undertaking. If this is offered, a model agreement shall be published in annexe to the Network Statement".

**109. L'ART a eu l'occasion de rappeler dans le rapport qu'elle a publié sur le sujet des accords-cadres en 2023 que « [l]e règlement d'exécution (UE) 2016/545 du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire apporte plusieurs précisions au cadre juridique issu de la directive 2012/34/UE en ce qui concerne (i) les objectifs qui doivent être conciliés lors de la conclusion des accords-cadres et (ii) les modalités de mise en œuvre de ces accords, pour répondre à l'objectif général d'utilisation optimale de l'infrastructure.**

*Ainsi, il ressort des considérants de ce règlement d'exécution que les accords-cadres doivent concilier plusieurs objectifs :*

*- En premier lieu, les accords-cadres répondent à une nécessité de prévisibilité pour des candidats potentiels qui, aux termes du premier considérant « pourraient avoir besoin d'une sécurité juridique plus grande en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure disponibles sur une période supérieure à celle d'un horaire de service ». Dans cette optique, selon le considérant 7, « la mise en place de nouveaux services ferroviaires requiert l'obtention préalable d'agrément techniques et d'agrément de sécurité ou l'achat de matériel roulant, voire les deux, ce qui peut prendre plusieurs années. Les investisseurs doivent connaître avec certitude les capacités disponibles avant de prendre leur décision d'investissement. » ;*

*- En deuxième lieu, les accords-cadres ne doivent pas constituer une barrière à l'entrée pour de potentiels nouveaux entrants, dans la mesure où le gestionnaire d'infrastructure doit garantir un accès équitable et non-discriminatoire à l'infrastructure à tous les candidats ;*

*- En troisième lieu, la mise en œuvre des accords-cadres doit permettre au gestionnaire d'infrastructure d'atteindre une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure. À ce titre, le premier considérant rappelle que « lors de la conclusion d'accords-cadres, les gestionnaires d'infrastructure devraient faire une utilisation effective et optimale des capacités de l'infrastructure disponibles », tandis que le considérant 13 précise qu'il importe de lui laisser « autant de souplesse que possible dans la répartition des capacités de l'infrastructure » ».*

**109. The ART had the opportunity to point out in the report it published on the subject of framework agreements in 2023 that "[t]he Implementing Regulation (EU) 2016/545 of 7 April 2016 on procedures and criteria for framework agreements for the allocation of railway infrastructure capacity adds several clarifications to the legal framework resulting from Directive 2012/34/EU as regards (i) the objectives that must be reconciled when framework agreements are concluded and (ii) the arrangements for implementing these agreements. in order to meet the general objective of optimal use of the infrastructure.**

*It is then clear from the recitals in the preamble to these implementing rules that framework agreements must reconcile several objectives:*

*- Firstly, framework agreements meet a need for predictability for potential applicants who, according to the first recital, "may need greater legal certainty as regards the infrastructure capacity available over a period longer than that of a service timetable". With this in mind, Recital 7 states that "[t]he introduction of new railway services requires prior technical and safety authorisations or procurement of rolling stock or both which may take a number of years. Investors need certainty on available capacity before deciding on such investments".*

*- Secondly, framework agreements must not constitute a barrier to entry for potential new entrants, insofar as the infrastructure manager must guarantee fair and non-discriminatory access to the infrastructure for all applicants;*

*- Thirdly, the implementation of framework agreements must enable the infrastructure manager to make effective and optimal use of infrastructure capacity. In this respect, the first recital states that " When concluding framework agreements, infrastructure managers should make optimum effective use of the available infrastructure capacity. At the same time, in order to invest in services, applicants for framework capacity may need greater legal certainty as regards available infrastructure capacity for more than one timetable period".*

**110. Eurotunnel a indiqué au cours de l'instruction souhaiter l'ouverture d'échanges avec l'ART et l'ORR sur la façon dont le DRE pourrait évoluer pour prendre en compte les accords-cadres.** Les régulateurs soulignent leur disponibilité pour échanger sur ce point et rappellent qu'en vertu de l'Annexe IV, point 7 de la directive, le DRE devrait contenir un modèle d'accord-cadre.

**110. Eurotunnel indicated during the investigation that it would like to open discussions with the ART and the ORR on the way in which the NS could evolve to take account of framework agreements.** The regulators emphasised their willingness to discuss this point and recalled that, pursuant to Annex IV, point 7 of the Directive, the NS should contain a model framework agreement.

### 5.3 Transparence des coûts de long terme à partir d'une analyse du taux de rendement interne / Transparence of long term costs using internal rate of return analysis

**111. Les régulateurs ont demandé à Eurotunnel au cours de l'instruction d'expliquer si les redevances du DRE pouvaient être ajustées à partir des réductions des redevances d'utilisation en vertu de l'annexe VII du RUC.** Cette question découle de l'analyse du régulateur sur les coûts à long terme et la relation avec l'annexe VII. Eurotunnel indique au paragraphe 6.1.2 du DRE que son retour sur investissement (représenté par le taux de rendement interne (TRI)) est de l'ordre de 3 à 4 %. Eurotunnel a confirmé dans sa réponse au questionnaire que ce retour sur investissement est inférieur au niveau maximum autorisé par l'annexe 7 pour l'année analysée.

**111. The regulators asked Eurotunnel during the investigation to explain whether the NS charges could be adjusted from the usage charge reductions in Schedule VII of the RUC.** This stems from the regulator's own analysis on long term costs and the relationship with Schedule VII. Eurotunnel reports in the NS paragraph 6.1.2 that its return on investment (represented by internal rate of return (IRR)) is in the 3 to 4% range. Eurotunnel confirmed in its response to the questionnaire that this investment return is below the maximum level allowed by Schedule VII for the year it analysed.

**112. Les régulateurs considèrent que la production de cette analyse sur une base annuelle fournirait la transparence nécessaire pour déterminer si Eurotunnel recouvre ses coûts à long terme.** L'analyse d'Eurotunnel et celle des régulateurs pourraient être discutées avec Eurotunnel et les parties prenantes en 2024.

**112. The regulators consider that producing this analysis on annual basis would provide transparency on whether Eurotunnel is over recovering its long-term costs.** We plan to discuss Eurotunnel's analysis and that of the regulators with Eurotunnel and stakeholders in 2024.

## ANNEXE : SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Thèmes	Sujets	Recommandations
<b>Aspects non-tarifaires</b>	<b>Coordination/ saturation</b>	Clarifier le processus en distinguant clairement ce qui relève de la phase de coordination puis de saturation Mieux respecter les dispositions de la directive concernant la définition des « principes » et des « critères »
	<b>Catalogue de sillons</b>	Publier le catalogue de sillons Créer une section spécifique dans le DRE concernant la structuration des capacités
	<b>Transparence sur la performance</b>	Actualiser le régime de performance Publier le nombre de sillons unilatéralement annulés ou modifiés
<b>Aspects tarifaires</b>	<b>Équivalence tarifaire entre le RUC et le DRE</b>	Mieux expliciter le mécanisme mis en œuvre pour aligner les tarifs du RUC et du DRE
	<b>Modulations</b>	Mieux expliciter la logique des modulations mises en œuvre pour le tarif par train
	<b>Mise en œuvre d'ETICA</b>	Spécifier le processus et l'implication des régulateurs concernant le système de remise ETICA
<b>Accords-cadres</b>	<b>Modèles d'accord-cadre</b>	Publier un modèle d'accord-cadre sans attendre la conclusion du premier accord

**ANNEX: SUMMARY OF MAIN RECOMMENDATIONS**

<b>Topics</b>	<b>Subjects</b>	<b>Recommendations</b>
<b>Non-charging aspects</b>	<b>Coordination/congestion</b>	Clarity on the process needed by distinguishing between coordination and congestion/competing demands Align better with the Directive provisions for the definitions for principles and criteria (important because of how they are applied)
	<b>Path Catalogue</b>	Publish the path catalogue Create a specific section in the NS for the capacity process and structure
	<b>Transparency on Performance</b>	Update the performance regime Publish the number of paths unilaterally cancelled or modified
<b>Charging aspects</b>	<b>Charging equivalence between RUC and NS</b>	Better explain and develop the mechanism used to align the charges for the RUC and NS
	<b>Variations</b>	Better explain the logic on the variations applied for train charges
	<b>ETICA implementation</b>	Specify the process and engagement with the regulators on the ETICA system
<b>Framework agreement</b>	<b>Model framework agreements</b>	Publish a model framework agreement without waiting for the first agreement to be concluded