

Avls 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

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – Horaire de service 2019 » publié le 15 mars 2018 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 signé 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 recommandations n° 2016-015 du 17 février 2016 relatives au document de référence d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2017 ;

Vu l'avis n° 2017-017 du 22 février 2017 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2018 ;

Vu les recommandations du service permanent approuvées par le comité binational le 14 mai 2018 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Après en avoir délibéré le 14 mai 2018 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'avis concernant le document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2019 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 14 mai 2018.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

ANNEXE A L'AVIS N° 2018-034 DU 14 MAI 2018

SYNTHESE

Eurotunnel a introduit certaines modifications dans son document de référence du réseau suite aux avis de l'Arafer et de l'ORR sur le document de référence 2018. Pour autant, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'Eurotunnel ne répond que partiellement aux demandes formulées par les régulateurs dans leur avis portant sur le document de référence 2018 et, à ce titre, l'ensemble des remarques formulées dans ces précédents avis demeurent pour le DRE 2019. L'Arafer et l'ORR ont établi un programme de travail avec Eurotunnel pour mettre en œuvre les évolutions demandées au cours des deux prochaines années. Dans ce contexte, les principales remarques formulées par l'Arafer et l'ORR sur le document de référence 2019 sont les suivantes.

Eurotunnel a modifié le processus de publication du document de référence 2019 et de l'horaire de service pour 2019. L'Arafer et l'ORR considèrent que l'approche suivie par Eurotunnel n'est pas appropriée. Ils ont donc demandé à Eurotunnel de publier son document de référence 2020 conformément au calendrier suivi les années précédentes. Cela donnera davantage de temps aux entreprises ferroviaires pour introduire leurs demandes de capacités et, éventuellement, pour contester les décisions d'Eurotunnel.

L'Arafer et l'ORR estiment qu'un certain nombre de conditions de l'accès au réseau devraient être présentées plus clairement dans le document de référence 2019 afin d'accroître le niveau de transparence offert aux nouveaux entrants. Quatre d'entre elles devraient, en particulier, faire l'objet de clarifications :

- Eurotunnel devrait apporter plus d'informations dans le document de référence 2019 sur les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants et leurs implications pour les utilisateurs actuels de l'infrastructure. Un manque de transparence

EXECUTIVE SUMMARY

Eurotunnel have introduced some changes in its network statement following the Arafer and ORR opinions on the 2018 network statement. However, Arafer and ORR consider that Eurotunnel only partially addresses the requests made by the regulatory bodies in their opinions relating to the 2018 Network Statement, which is why all the comments made in those previous opinions continue to apply to the 2019 Network Statement. Arafer and ORR have agreed a work programme with Eurotunnel for it to address these comments over the next two years. In that context, Arafer and ORR make the following main points on the 2019 Network Statement.

Eurotunnel has changed its process for producing its 2019 Network Statement and Working Timetable. Arafer and ORR think that Eurotunnel's revised approach is not appropriate. Therefore, they have requested that Eurotunnel publish its 2020 Network Statement in accordance with the timetable in previous years. This will allow more time for railway undertakings to submit capacity requests and to dispute any decisions made by Eurotunnel, should they wish to do so.

Arafer and ORR consider that a number of network access conditions need to be presented more clearly in the 2019 Network Statement to increase the level of transparency offered to new entrants. In particular, four of these conditions need to be clarified:

- Eurotunnel should provide more information in the 2019 Network Statement concerning the contractual conditions to be offered to new entrants and their implications for current infrastructure users. A lack of transparency on this issue means there is additional

sur cette question peut en effet être porteur d'incertitude pour les nouveaux entrants, de nature à les désavantager par rapport aux utilisateurs actuels de l'infrastructure ;

- L'Arafer et l'ORR estiment que le document de référence 2019 devrait être complété d'informations supplémentaires relatives à l'allocation des capacités de la Liaison Fixe Transmanche aux fins d'améliorer la transparence pour les utilisateurs existants et les nouveaux entrants potentiels, lesquels ont besoin de connaître la disponibilité des capacités de la Liaison Fixe Transmanche ;
- L'Arafer et l'ORR estiment que le document de référence 2019 ne précise pas la façon dont les demandes conflictuelles de capacités seraient gérées. Ils ont ainsi demandé à Eurotunnel d'amender le document de référence 2019 afin d'assurer que le processus d'allocation des capacités soit équitable et non discriminatoire ;
- L'Arafer et l'ORR relèvent que la présentation et la transparence des principes de tarification applicables et leur déclinaison en redevances d'utilisation de l'infrastructure n'ont pas été améliorées. A ce titre, l'ensemble des demandes formulées dans leur avis sur le document de référence 2018 demeurent. A titre d'exemple, Eurotunnel ne donne aucun élément de justification relatif à l'équivalence entre la tarification prévue par le RUC et celle définie dans le document de référence. L'Arafer et l'ORR estiment qu'il est crucial que cette équivalence soit démontrée, notamment du fait qu'une différence pourrait être constitutive d'une situation de discrimination potentielle entre les nouveaux entrants et Eurostar, dont les redevances ne sont pas fondées sur le document de référence mais sur le RUC. Démontrer cette équivalence contribuerait à améliorer la transparence sur la nécessaire relation entre la structure tarifaire proposée par Eurotunnel et ses coûts réels

uncertainty for new entrants, which could place them at a disadvantage relative to the present users of the infrastructure;

- Arafer and ORR think that the 2019 Network Statement should contain additional information concerning capacity allocation for the Channel Tunnel Fixed Link in order to improve transparency for existing users and potential new entrants, who need to know what capacity is available in the Channel Tunnel Fixed Link;
- Arafer and ORR think that the 2019 Network Statement does not effectively set out how competing requests for capacity would be handled. So, Arafer and ORR have requested that Eurotunnel should amend the 2019 Network Statement to make sure that the process for allocating capacity is fair and not discriminatory; and
- Arafer and ORR can see no improvement in the presentation and transparency of the applicable charging principles and the breakdown into infrastructure usage charges. All the requests stated in their opinions of the 2018 Network Statement remain unanswered. For example, Eurotunnel does not provide an adequate justification for the equivalence of charging between the RUC and the Network Statement. Arafer and ORR think it is crucial to demonstrate the equivalence between the RUC and the network statement, especially because any difference might potentially discriminate between new entrants and Eurostar, whose charges are based, not on the Network Statement, but on the RUC. Having this reconciliation would lead to improved transparency of the relationship between Eurotunnel's proposed charging structure and its actual and predicted costs. Eurotunnel could also provide more transparency on

et prévisionnels. Eurotunnel pourrait également apporter plus de transparence sur le degré de recouvrement des coûts à long terme.

Eurotunnel envisage d'introduire un dispositif ETICA-Pax relatif au transport ferroviaire de voyageurs pour le document de référence 2019. L'Arafer et l'ORR comprennent du document soumis à consultation publique (lancée le 30 décembre 2017) que ce nouveau dispositif ETICA repose sur le versement par Eurotunnel d'une aide financière ponctuelle et limitée dans le temps, en contrepartie de la création par une entreprise ferroviaire d'un nouveau service ferroviaire empruntant le Lien Fixe Transmanche. Un certain nombre de critères doivent en outre être respectés, dont la fréquence et la capacité additionnelle du nouveau service. L'Arafer et l'ORR feront des commentaires dès que le dispositif final aura été publié.

L'Arafer et l'ORR relèvent que la description du système d'amélioration de la performance de la section 7 du DRE 2019 semble satisfaire aux exigences de l'article 35 et du paragraphe 2 de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE. Ils estiment pour autant que le dispositif pourrait être amélioré. Ceci est particulièrement important étant donné que la performance du Lien Fixe est cruciale pour le succès commercial des entreprises ferroviaires qui l'utilisent ainsi que pour les services de navettes.

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE

1.1 Introduction

1. L'avis de l'Arafer et de l'ORR est organisé autour des thématiques suivantes :

how much of its long-term costs it is recovering.

Eurotunnel intends to introduce an ETICA-Pax scheme to cover passenger transport for the 2019 Network Statement. Arafer and ORR understand from Eurotunnel's public consultation (launched on 30 December 2017) that this new ETICA scheme is based on payment by Eurotunnel of a time-limited financial incentive, in return for the creation by a railway undertaking of a new rail service using the Channel Fixed Link. In addition, a number of criteria must be complied with, including frequency and capacity addition of the new service. Arafer and ORR will provide further comments on the scheme, once the final version has been published.

Arafer and ORR note that the description of the Channel Fixed Link performance scheme in Section 7 of the Network Statement appears to satisfy the outline requirements of Article 35 and Point 2 of Annex VI of the Directive 2012/34/EU. However, Arafer and ORR think that the performance regime can be improved. This is particularly important given the performance of the Fixed Link is critical to the commercial success, both of Railway Undertakings using the Tunnel and of the shuttle operations.

1. INTRODUCTION AND CONTEXT

1.1 Introduction

1. Arafer and ORR have structured their opinion around the following themes:

- a) les éléments de contexte relatifs au contrat de concession, à la convention d'utilisation (RUC), à la portée de l'avis de l'Arafer et de l'ORR et au trafic qui emprunte la Liaison Fixe Transmanche ;
- b) les nouveautés inscrites au document de référence 2019 ;
- c) les sujets pour lesquels la transparence du DRE 2019 pourrait être améliorée ;
- d) le système d'amélioration des performances.

- a) the background information relating to the Concession Agreement, to the Railway Usage Contract (RUC), to the scope of the opinions of Arafer and ORR and to the traffic using the Channel Fixed Link;
- b) the changes included in the 2019 Network Statement;
- c) the subjects about which the 2019 Network Statement could be more transparent; and
- d) the performance regime.

1.2 Contexte de l'avis

2. Aux termes d'un contrat de concession (ci-après « la Concession ») signé le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et les sociétés privées France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited (ci-après « les Concessionnaires »), les Concessionnaires ont le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe Transmanche pour une durée totale de 99 ans. Les Concessionnaires opèrent conjointement sous le nom d'Eurotunnel et remplissent le rôle de gestionnaire d'infrastructure de la Liaison Fixe Transmanche au sens du paragraphe 2 de l'article 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (ci-après « la directive »). Ci-après, les références à Eurotunnel dans cet avis sont entendues comme visant les Concessionnaires.

3. Eurotunnel a publié le 15 mars 2018 le « Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe - Horaire de service 2019 » (ci-après « DRE 2019 »).

4. Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la régulation économique ferroviaire de la Liaison Fixe Transmanche, l'Arafer et l'ORR prennent en

1.2 Background to the opinion

2. Under the terms of the Concession Agreement (referred to as the "Concession" below) signed on 14 March 1986 between the governments of France and the United Kingdom and private companies France Manche SA and the Channel Tunnel Group Limited (referred to as the "Concessionaires" below), the Concessionaires have the right and obligation to carry out the development, financing, construction and operation of the Channel Tunnel Fixed Link for a total period of 99 years. The Concessionaires operate jointly under the name of Eurotunnel and fulfil the role of infrastructure manager for the Channel Tunnel Fixed Link as defined in paragraph 2 of Article 3 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (referred to below as "the Directive"). References to Eurotunnel in the following opinion shall be understood as relating to the Concessionaires.

3. On 15 March 2018, Eurotunnel published the "Annual Network Statement for Use of the Fixed Link - 2019 service timetable" (referred to below as the "2019 Network Statement").

4. In carrying out their functions in relation to economic rail regulation for the Channel Tunnel Fixed Link, Arafer and ORR allow for the need to coordinate

compte la nécessité de se coordonner et d'adopter des actes dont les effets juridiques et pratiques sont concordants sur l'ensemble de la Liaison Fixe Transmanche. A cette fin, et afin d'assurer la sécurité juridique de la régulation de la Liaison Fixe Transmanche par l'adoption de décisions ou d'avis concordants, ils coopèrent étroitement et coordonnent leurs processus de décision, y compris par la mise en place de procédures communes de travail efficaces.

5. Cet avis tient compte des informations transmises par Eurotunnel en réponse aux mesures d'instruction envoyées par l'Arafer et l'ORR sur les documents de référence 2018 et 2019. L'Arafer et l'ORR rappellent qu'Eurotunnel n'avait pas répondu dans les délais au questionnaire qu'ils lui ont adressé le 10 novembre 2016 sur le document de référence 2018 (le délai de réponse expirait le 30 novembre 2016). L'Arafer et l'ORR ont reçu la réponse d'Eurotunnel le 16 février 2017, trop tardivement pour leur permettre de prendre en compte les informations transmises dans le cadre de leurs avis sur le document de référence 2018. Les réponses apportées par Eurotunnel à cette occasion ont par conséquent été utilisées pour l'instruction du DRE 2019.

1.3 Portée de l'avis

6. L'article 27 de la directive dispose que :

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

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

with each other and adopt documents with consistent legal effects and practices across the entire Channel Tunnel Fixed Link. To this end, and with a view to ensuring the legality of regulation of the Channel Tunnel Fixed Link by adopting consistent decisions or opinions, they cooperate closely and coordinate their decision-making processes including implementing effective joint working procedures.

5. This opinion takes account of the information submitted by Eurotunnel in reply to the preliminary inquiries sent by Arafer and ORR about the 2018 and 2019 Network Statements. Arafer and ORR record that Eurotunnel did not reply in time to the questionnaire sent by Arafer and ORR on 10 November 2016 on the 2018 Network Statement (the deadline for response was 30 November 2016). Arafer and ORR received Eurotunnel's reply on 16 February 2017, too late to be incorporated in the information submitted as part of their opinions on the 2018 Network statement. The answers given by Eurotunnel on that occasion have therefore been used in the examination of the 2019 Network Statement.

1.3 Scope of the opinion

6. Article 27 of the Directive stipulates that:

“1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement (...)

2. The network statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The network statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in

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. »

these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.”

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

7. In this respect, paragraph 2 of Article 56 of the Directive stipulates that the regulatory body “shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants”.

8. 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. 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”.

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

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

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

10. These provisions are reiterated in both the Charges Annex to the Binational Regulation transferring jurisdiction for economic rail regulation from the Intergovernmental Commission (referred to below as the “IGC”) to the national regulatory bodies, setting out the principles for cooperation between the latter and setting up a charging framework for the Channel Tunnel Fixed Link, which stipulates in Article 3 that: “in exercising its duties, the infrastructure manager shall constantly ensure the transparency and fair and non-discriminatory nature of charges” as under French law, specifically in Articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 of the Transport Code, and under British law, as in Articles 34(2)(b) and 31(2) of the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations

Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (ci-après « GB Railways Regulations »). 2016 (referred to below as the “GB Railways Regulations”).

11. Ainsi, l'Arafer et l'ORR se sont attachés à vérifier que le document de référence du réseau expose de façon claire et transparente l'ensemble des informations requises pour que tout candidat puisse accéder à l'infrastructure, afin d'éviter, en particulier, de placer le gestionnaire d'infrastructure dans une position lui octroyant des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés de façon discriminatoire à l'égard des candidats. L'Arafer et l'ORR se sont également attachés à vérifier que les redevances établies par le gestionnaire de l'infrastructure sont transparentes, équitables et non discriminatoires.

11. Arafer and ORR are thus keen to ensure that the Network Statement sets out clearly and transparently all the necessary information to allow all applicants to access the infrastructure so as to avoid, in particular, placing the infrastructure manager in a position creating discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants. Arafer and ORR are also keen to ensure that the charges set by the infrastructure manager are transparent, fair and non-discriminatory.

12. Comme l'Arafer et l'ORR l'ont précisé dans leurs précédents avis¹, les deux Autorités appliquent des modalités d'examen des documents de référence du réseau différentes.

12. As Arafer and ORR explained in their previous opinions², they use different methods for examining the network statements.

13. En France, aux termes du II de l'article L. 2133-6 du code des transports, l'Arafer « 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 ».

13. In France, in line with Point II of Article L. 2133-6 of the Transport Code, Arafer is required to “provide a reasoned opinion on the Network Statement within two months of publication. Any amendments required according to this opinion in order to ensure that the provisions comply with the regulations are made without any further consultation with the interested parties”.

14. En Grande-Bretagne, l'ORR est habilité en tant que partie prenante à répondre à la consultation sur le document de référence d'Eurotunnel au titre de l'article 13(1) du *GB Railways Regulations*.

14. In the UK, ORR is the party authorised to respond to consultation on the Eurotunnel Network Statement in accordance with Article 13(1) of the *GB Railways Regulations*.

¹ Avis de l'Arafer n° 2017-017 du 22 février 2017 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2018 ; recommandations n° 2016-015 du 17 février 2016 relatives au document de référence d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2017 ; réponse de l'ORR du 22 février 2017 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2018 ; réponse de l'ORR du 17 février 2016 à la consultation d'Eurotunnel sur le document de référence 2017.

² Arafer'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; Arafer's recommendation no.2016-015 of 17 February 2016 on the Eurotunnel network statement for the 2017 service timetable; ORR's reply to the 2018 Network Statement consultation questionnaire dated 22 February 2017; ORR's reply to the 2017 Network Statement consultation questionnaire dated 17 February 2016.

1.4 Contexte économique de la Liaison Fixe Transmanche

15. L'article 2.2 du contrat de concession définit le matériel roulant des navettes ferroviaires comme une composante de la Liaison Fixe Transmanche. L'annexe A.1.22 du contrat de concession précise également que la Liaison Fixe transmanche permettra le passage des trains des « *autres compagnies de chemin de fer* » et décrit le contenu des contrats qui devraient être conclus avec ces utilisateurs.

16. En 1987, une convention d'utilisation (ci-après « RUC ») a été conclue entre les concessionnaires et la Société Nationale de Chemins de Fer Français (« SNCF ») et *British Railway Board* (« BRB ») (les « Réseaux ») pour une période égale à la durée de la concession (article 24.9 du RUC). Conformément aux stipulations du contrat de concession, le RUC rappelle « *[I]es principes et conditions selon lesquels les Concessionnaires permettront aux Trains des Réseaux de circuler dans le Lien Fixe (...) et les conditions selon lesquelles les Réseaux assureront la réalisation de certaines infrastructures ferroviaires* » (considérant B du RUC). Le RUC fait référence à la fois aux activités de fret et de transport de voyageurs des « Réseaux ». L'article 6.2 du RUC stipule notamment que « *les Réseaux auront droit à tout moment pendant la durée de la présente Convention à cinquante pour cent (50 %) de la capacité du Lien Fixe, pour chaque Heure et dans chaque sens (...)* ».

17. Ainsi, deux types d'activités utilisent la Liaison Fixe Transmanche : les activités de transport par navettes, exploitées exclusivement par les concessionnaires, et les activités de transport ferroviaire par trains de voyageurs et de fret. Comme mentionné plus haut, le RUC prévoit que 50 % de la capacité horaire dans chaque sens est réservée aux « Réseaux », initialement BRB et SNCF en vertu du RUC, et désormais Eurostar pour les trains de voyageurs et DB Cargo et SNCF pour les activités ferroviaires de fret en vertu des contrats adossés au RUC. Les 50 % restants des capacités

1.4 Economic background to the Channel Tunnel Fixed Link

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

16. In 1987, a Railway Usage Contract ("RUC") was agreed between the Concessionaires and Société Nationale des Chemins de Fer Français - SNCF and British Railway Board- BRB (the "Railways") for a period equal to the duration of the Concession (clause 24.9 of the RUC). In accordance with the provisions of the Concession Agreement, the RUC replaces the heads of terms which set out "*the principles and conditions upon which the Concessionaires would permit Trains of the Railways to pass through the Fixed Link (...) and the conditions upon which the Railways would provide certain railway infrastructure*" (Recital B of the RUC). The RUC refers to both freight and passenger activities of the Railways. Clause 6.2 of the RUC notably states that "*the Railways shall at all times during the term of this Agreement be entitled to fifty per cent (50%) of the capacity, per Hour and in each direction, of the Fixed Link (...)*".

17. Thus, two types of activity use the Channel Fixed Link: shuttle activities, operated exclusively by the concessionaires, and rail transport by passenger and freight train. As mentioned above, the RUC reserves 50% of hourly capacity in each direction to the 'Networks' - initially BRB and SNCF by virtue of the RUC, and nowadays Eurostar for the passenger trains and DB Cargo and SNCF for the rail freight activities, by virtue of the contracts derived from the RUC. The remaining 50% of the capacity remains at the concessionaires' disposal.

restent à la disposition des concessionnaires.

18. Les données relatives aux activités et aux opérateurs utilisant la Liaison Fixe Transmanche en 2017 sont présentées dans l'annexe 1 du présent avis. Les deux constats formulés par l'Arafer et l'ORR dans leur avis sur le document de référence 2018 demeurent :

- a) En période récente, les marchés du transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises n'ont fait l'objet d'aucune entrée d'un nouvel opérateur. DB Cargo, SNCF/Captrain, GB Railfreight ainsi que des filiales du groupe Eurotunnel SE restent les seules entreprises de transport de marchandises qui ont utilisé la Liaison Fixe Transmanche. S'agissant du transport de voyageurs, Eurostar demeure la seule entreprise ferroviaire à proposer des services ;
- b) Depuis l'année 2011, les activités de navettes et les activités ferroviaires connaissent des évolutions annuelles contrastées. Ainsi, si l'activité de navettes connaît une relative stabilité en période récente, l'activité ferroviaire de transport de marchandises ou de voyageurs connaît de fortes évolutions annuelles. Ainsi, entre 2016 et 2017, le nombre de voitures et de camions transportés par les navettes est resté quasiment stable alors que, sur la même période, le nombre de trains de fret a augmenté de 12% (après une baisse de près de 26% entre 2015 et 2016) et le nombre de trains de passagers a diminué de 7,6%. Cela confirme l'observation formulée par l'Arafer et l'ORR à l'occasion de leur avis sur le document de référence 2018 selon laquelle il ne peut être exclu que les événements exogènes récents qu'a connus Eurotunnel aient eu des effets asymétriques sur les activités.

19. L'Arafer et l'ORR estiment par ailleurs que la performance opérationnelle au sein de la Liaison Fixe Transmanche est importante pour les besoins commerciaux des parties prenantes et que les retards peuvent générer des coûts supplémentaires. Les parties prenantes ont déclaré avoir récemment fait face à une augmentation du nombre d'incidents dans la Liaison Fixe

18. Annex 1 of this opinion contains data relating to the activities and operators using the Channel Tunnel Fixed Link in 2017. Both of the findings recorded by Arafer and ORR in their opinion on the 2018 Network Statement remain valid:

- a) No new operator has entered the passenger or freight rail transport markets in recent years. The only freight operator that have used the Channel Tunnel Fixed Link are DB Cargo, SNCF/Captrain, GB Railfreight and subsidiaries of the Eurotunnel SE group. As for the transport of passengers, Eurostar is still the only railway undertaking to offer services; and
- b) Since 2011, shuttle activities and rail activities have experienced contrasting changes year by year. Thus, while shuttle activity has been relatively stable in recent times, rail activities in the freight and passenger transport sector change considerably from year to year. Between 2016 and 2017, for example, the number of cars and HGVs transported by shuttles remained more or less stable, whereas the number of freight trains increased by 12% over the same period (following a reduction of nearly 26% between 2015 and 2016) and the number of passenger trains decreased by 7.6%. This confirms the observation made by Arafer and ORR in their opinion on the 2018 Network Statement, namely that we cannot rule out the possibility that recent external events that have affected Eurotunnel might have had asymmetrical effects on these activities.

19. In addition, Arafer and ORR think that operational performance within the Channel Tunnel Fixed Link is important for the commercial requirements of the stakeholders and delays can lead to additional costs. Recently, the stakeholders said that they had experienced an increase in the number of

Transmanche.

incidents occurring in the Channel Tunnel Fixed Link.

1.5 Les nouveautés du document de référence de réseau 2019

20. Le 25 janvier 2018, Eurotunnel a soumis à la consultation des parties prenantes une première version du DRE 2019³. La version que l'Arafer et l'ORR ont examinée, objet du présent avis, est la version révisée qui a été publiée par Eurotunnel le 15 mars 2018 à l'issue de cette procédure de consultation.

21. Le DRE 2019 diffère de la version finale du Document de Référence du Réseau pour l'année 2018, publiée le 19 décembre 2016, notamment sur les sujets présentés ci-après :

- Il modifie la date limite pour les demandes de capacité des candidats, en la faisant passer de mi-avril à mi-juillet ;
- Il donne une indication des capacités annuelles disponibles pour le transport ferroviaire ;
- Il apporte une précision pour chacune des offres pour le transport de marchandises et de voyageurs, en indiquant par exemple que l'Offre 1 pour les trains de passagers « *constitue le tarif de base pertinent pour la vaste majorité des services ferroviaires de voyageurs, qui sont des trains planifiés réguliers organisés à l'avance, soit durant la préparation de l'horaire de service, soit en cours d'année* » ;
- il fait état du renouvellement du dispositif ETICA-Fret ;
- il mentionne la conception du dispositif ETICA-Pax qui encourage le développement de nouveaux services ferroviaires de passagers

³ La date de réponse était fixée au 21 février 2018.

⁴ The deadline for replies was set as 21 February 2018.

1.5 New information in the 2019 Network Statement

20. Eurotunnel submitted an initial version of the 2019 Network Statement for consultation by the stakeholders on 25 January 2018⁴. The version reviewed by Arafer and ORR in issuing this opinion was the revised version, subsequently published by Eurotunnel on 15 March following its initial consultation.

21. The 2019 Network Statement differs from the final version of the 2018 Network Statement, published on 19 December 2016, in the following specific aspects:

- it alters the deadline for capacity requests by applicants from mid-April to mid-July;
- it provides an indication of the annual capacity available for rail transport;
- it provides an explanation for each of the offers for the carriage of goods and passengers, e.g. stating that Offer 1 for passenger trains “*base tariff relevant for the vast majority of rail passenger services, which are planned regular services organised in advance, either during the annual timetable process or during the year*”
- it notes the renewal of the ETICA Freight scheme;
- it mentions the ETICA-Pax scheme devised to encourage the development of new passenger rail services by a time-limited

par un système d'aides limitées dans le temps ;

- il ajoute des références aux articles de la directive 2012/34/UE dans les paragraphes 4.3.1 et 4.3.2 relatifs à la procédure de programmation et coordination des demandes ;
- il modifie le paragraphe 5.3 sur les prestations essentielles « *Open Access* » du fret transmanche en précisant qu'Eurotunnel ne fournit pas de prestations essentielles à l'extérieur de la Concession du Lien Fixe ;
- il précise les modalités de facturation et de paiement des frais de dossier pour le transport de marchandises et de voyageurs ainsi que les modalités de majoration du droit de circulation en cas de panne technique du matériel roulant de transport de marchandises. S'agissant des frais de dossier en particulier, le DRE 2019 précise dorénavant que « *des frais de dossiers seront facturés sous les offres 2, 3 et 4 pour les demandes de sillons non standard afin de couvrir les besoins d'études de planification, sécurité ou techniques, et les ressources supplémentaires d'exploitation et de supervision* » ;
- il offre une précision relative aux modalités d'indexation des redevances.

22. Si les modifications apportées par Eurotunnel au document de référence 2019 contribuent à améliorer la transparence des conditions d'accès au réseau, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'elles ne répondent cependant que partiellement aux demandes formulées par les régulateurs sur le document de référence 2018 et, à ce titre, l'ensemble des remarques formulées demeurent pour le DRE 2019. Du fait de leur importance, certaines d'entre elles sont rappelées et développées dans la section suivante.

incentive system;

- it includes references to the Directive 2012/34/EU articles in paragraphs 4.3.1 and 4.3.2 on the procedure for planning and coordinating applications ;
- it amends the paragraph 5.3 on essential "Open Access" services for cross-channel freight, stating that Eurotunnel does not provide essential services outside the Fixed Link Concession;
- it specifies the arrangements for billing and payment of the administration costs for the freight and the passenger transport and the provisions for increasing the access fee in the event of technical breakdown of rail freight trains. In the case of administration costs in particular, the 2019 Network Statement now stipulates that "*administration costs will be charged under Offers 2, 3 and 4 for requests for non-standard paths to cover the requirements for planning, safety and technical studies and additional operating and management resources*"; and
- it provides a clarification on the methods of index-linking the charges.

22. The changes incorporated by Eurotunnel in the 2019 Network Statement contribute to an improvement in the transparency of the network access conditions. However, Arafer and ORR consider that they only partially address the requests made by the regulatory bodies in their opinions relating to the 2018 Network Statement, which is why all the comments made in those previous opinions continue to apply to the 2019 Network Statement. Due to their importance, some of these comments are reiterated in the following section.

2. ANALYSE

23. Outre un commentaire général sur le calendrier de publication du DRE 2019 (2.1), l'Arafer et l'ORR ont décidé de structurer cet avis autour de deux sujets prioritaires : les conditions techniques et tarifaires d'accès ainsi que le système d'amélioration des performances. L'Arafer et l'ORR font également mention du dispositif ETICA pour le développement des nouveaux services passagers et fret.

24. En application des dispositions des articles 56(2) et 56(6) de la directive 2012/34/UE, l'Arafer et l'ORR sont tenus de veiller à ce que les conditions d'accès et les redevances présentées dans le document de référence du réseau du gestionnaire d'infrastructure soient transparentes, non-discriminatoires et offrent la prévisibilité dont les acteurs ont besoin pour entrer sur le marché et élaborer leur plan d'affaires. La sous-section (2.2) suivante est donc dédiée aux observations sur les conditions d'accès liées à la Liaison Fixe Transmanche.

25. De même, l'Arafer et l'ORR reconnaissent l'importance particulière du dispositif ETICA pour favoriser le développement des nouveaux services ferroviaires. Instaurée en 2013 pour le fret ferroviaire, cette initiative pourrait désormais être étendue aux services de transport ferroviaire de passagers. La sous-section (2.3) suivante est ainsi dédiée au dispositif ETICA.

26. En outre, du fait des problèmes de performance auxquels les parties prenantes disent avoir été confrontées et, conformément aux dispositions de la directive 2012/34/UE, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'ils doivent veiller à ce que le gestionnaire d'infrastructure mette en place un régime de performance adéquat. Une autre sous-section (2.4) est ainsi dédiée aux observations relatives à la performance opérationnelle et au système d'amélioration de la performance.

2. ANALYSIS

23. Apart from a general comment on the publication of the 2019 Network Statement (2.1), Arafer and ORR decided to base this opinion on two priority topics: charges and technical access conditions and the performance regime. In addition, Arafer and ORR refer to the ETICA scheme for developing new passenger and freight services.

24. In accordance with the provisions set out in Articles 56(2) and 56(6) of the Directive 2012/34/EU, Arafer and ORR are required to check that the charges and access conditions defined in the infrastructure manager's Network Statement are transparent, non-discriminatory and offer the predictability required by the relevant parties to enter the market and draw up their respective business plans. The following sub-section (2.2) provides comments on charges and access conditions to the Channel Tunnel Fixed Link.

25. Similarly, Arafer and ORR recognise the particular importance of the ETICA scheme to facilitate the development of new rail services. This initiative was launched for rail freight in 2013 and could now be extended to include passenger rail transport services. Sub-section (2.3) is therefore dedicated to the ETICA scheme.

26. In addition, due to the performance issues which stakeholders say they have faced and, in accordance with provisions of the directive, Arafer and ORR think that the infrastructure manager should introduce an adequate performance scheme to address these issues. Another sub-section (2.4) provides our comments on operational performance and the performance regime.

2.1 Le calendrier règlementaire (donné par la directive 2012/34/UE) qu'Eurotunnel doit respecter pour accepter les demandes de capacité et produire son document de référence du réseau ainsi que l'horaire de service.

27. Eurotunnel a indiqué dans son projet de document de référence du réseau publié pour consultation le 25 janvier 2018 qu'il suivrait le calendrier ci-dessous afin de publier son DRE 2019 et son horaire de service pour 2019. Ce calendrier se fondait sur les exigences de la Directive 2012/34/UE et sur l'approche suivie par Eurotunnel pour la publication de ses documents de référence du réseau précédents. Ce calendrier est le suivant :

- **8 décembre 2018 à minuit** : entrée en vigueur du nouvel horaire de service pour 2019 (Annexe VII (2) de la Directive 2012/34/UE) ;
- **8 août 2018** : publication par Eurotunnel de son projet d'horaire de service. Le projet d'horaire de service doit être publié au plus tard 4 mois après la date limite pour l'introduction des demandes de capacités (Annexe VII (5) de la directive 2012/34/UE) ;
- **8 avril 2018** : date limite fixée par Eurotunnel pour l'introduction des demandes de capacités. Le paragraphe 4.2.1 du projet de document de référence du réseau d'Eurotunnel prévoyait que « [l]e candidat présente son dossier de demande de sillons avant le 8ème mois précédant la date du début de l'horaire de service » ;
- **8 décembre 2017** : date limite pour la publication par Eurotunnel du DRE 2019. Le document de référence du réseau doit être publié au plus tard 4 mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure (Article 27 (4) de la directive 2012/34/UE).

28. Le 1^{er} février 2018, l'Arafer et l'ORR ont adressé une lettre commune à Eurotunnel soulignant leurs préoccupations quant au fait qu'Eurotunnel n'avait toujours pas publié son document de référence du réseau. Comme

2.1 The regulatory deadlines (contained in Directive 2012/34/EU) that Eurotunnel must respect in accepting capacity requests and in producing its Network Statement and Working Timetable

27. Eurotunnel stated in its draft Network Statement published on 25 January 2018, and on which it consulted, that it would use the timetable below to publish its 2019 Network Statement and Working Timetable. The timetable was based on the requirements of Directive 2012/34/EU and on Eurotunnel's approach to publishing previous Network Statements. This timetable is as follows:

- **Midnight 8 December 2018**: New Working Timetable for 2019 comes into force (Annex VII (2) of Directive 2012/34/EU);
- **8 August 2018**: Eurotunnel to publish its Draft Working Timetable. The Draft Working Timetable must be published no later than 4 months after the deadline for capacity requests (Annex VII(5) of Directive 2012/34/EU);
- **8 April 2018**: Eurotunnel deadline for capacity requests. Paragraph 4.2.1 of Eurotunnel's draft Network Statement, stated that "[t]he applicant presents its request dossier for train paths before the 8th month preceding the date of commencement of the working timetable"; and
- **8 December 2017**: Final date by which Eurotunnel had to publish the 2019 Network Statement. The Network Statement must be published no less than 4 months before Eurotunnel's deadline for capacity requests (Article 27(4) of Directive 2012/34/EU).

28. On 1 February 2018, Arafer and ORR wrote a joint letter to Eurotunnel outlining its concerns that Eurotunnel had still not published its Network Statement. As set out above, Eurotunnel's deadline for capacity requests was

indiqué ci-dessus, la date limite fixée par Eurotunnel pour l'introduction des demandes de capacités était le 8 avril 2018 et, en vertu de la directive 2012/34/UE, il était par conséquent tenu de publier son DRE 2019 au plus tard le 8 décembre 2017 (4 mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacités).

29. Eurotunnel a répondu à l'Arafer et à l'ORR en indiquant qu'il publierait son document de référence du réseau le 15 mars 2018. Dans la version révisée de son document de référence du réseau, Eurotunnel a amendé le paragraphe 4.2.1 et l'Annexe 5 de sorte que la date limite pour l'introduction des demandes de capacités intervienne plus tardivement (mi-juillet).

30..Le document de référence du réseau d'Eurotunnel était ainsi publié 4 mois avant la nouvelle date limite pour l'introduction des demandes de capacités et son calendrier amendé indique que le projet d'horaire de service sera publié 4 mois après la date limite pour l'introduction des demandes de capacités.

31. L'Arafer et l'ORR sont préoccupés par l'approche suivie par Eurotunnel pour la publication de son document de référence et de l'horaire de service pour 2019. L'Arafer et l'ORR n'accueillent pas favorablement cette évolution et ont adressé une lettre commune à Eurotunnel soulignant les éléments suivants :

- Bien qu'Eurotunnel, en tant que gestionnaire d'infrastructure, dispose d'une marge de manœuvre concernant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités, Eurotunnel a comprimé le calendrier de manière significative. Il en résulte par exemple que, d'après le calendrier donné en annexe 5 du DRE 2019, l'analyse des demandes des entreprises ferroviaires et le processus de coordination sont réduits à une semaine (au lieu des trois mois initiaux). L'Arafer et l'ORR considèrent que cela va à l'encontre de l'esprit de la directive 2012/34/UE, dont l'objectif est, notamment, d'offrir de la prévisibilité aux opérateurs ferroviaires, quand cela est

8 April 2018 and, under Directive 2012/34, it was therefore obliged to publish its 2019 Network Statement by 8 December 2017 (4 months before the deadline for capacity requests).

29. Eurotunnel responded to Arafer and ORR stating that it would publish its Network Statement on 15 March 2018. In its revised Network Statement, Eurotunnel amended paragraph 4.2.1 and Annex 5 so that the deadline for capacity requests is now later (mid-July).

30. Under the revised timeline, Eurotunnel's Network Statement was published 4 months before the revised capacity request deadline and its revised timetable states that the draft Working Timetable will be published 4 months after the deadline for capacity requests.

31. Arafer and ORR have concerns about Eurotunnel's approach to publishing the 2019 Network Statement and Working Timetable. Arafer and ORR do not welcome this new development and the regulators issued a joint letter to Eurotunnel highlighting the following:

- Although Eurotunnel, as infrastructure manager, has some discretion regarding the deadline for capacity requests, Eurotunnel has compressed the timetable significantly. This means, for example that, according to the timetable given in Appendix 5 of the 2019 Network Statement, the period for analysis of the requests submitted by railway undertakings and the coordination procedure is reduced to just one week (rather than the three months initially planned). Arafer and ORR consider that this goes against the spirit of Directive 2012/34/EU, which is intended, in part, to provide predictability to

possible ;

- En conséquence de ce nouveau calendrier comprimé, les entreprises ferroviaires font face à plus d'incertitudes quant à la répartition des capacités et disposent de moins de temps pour contester les décisions d'Eurotunnel, dès lors qu'elles souhaiteraient le faire. L'Arafer et l'ORR considèrent que cette pratique n'est pas appropriée et cela s'avère particulièrement préoccupant du fait qu'Eurotunnel est supposé vouloir encourager les nouveaux entrants (via son dispositif ETICA en particulier) ;
- L'Arafer a également souligné sa préoccupation quant au fait qu'Eurotunnel ne s'est pas conformé au droit français. En vertu du décret n° 2003-194, Eurotunnel, en tant que gestionnaire d'infrastructure, était tenu de publier la version finale de son document de référence du réseau au plus tard un an avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de service. L'Arafer a souligné qu'il vérifiera de manière attentive qu'Eurotunnel se conforme bien à ces dispositions s'agissant de son document de référence 2020 ;
- L'Arafer et l'ORR ont demandé à Eurotunnel de publier son document de référence 2020 conformément au calendrier décrit au paragraphe 27 ci-dessus (c'est-à-dire conformément au calendrier suivi par Eurotunnel les années précédentes). Cela donnera davantage de temps aux entreprises ferroviaires pour introduire leurs demandes de capacités et, éventuellement, de contester les décisions d'Eurotunnel.

2.2 Conditions d'accès

32. L'Arafer et l'ORR estiment qu'un certain nombre de conditions de l'accès au réseau devraient être présentées plus clairement dans le DRE 2019 afin d'accroître le niveau de transparence pour les nouveaux entrants. Quatre

train operators, where possible;

- As a result of the compressed revised timetable, railway undertakings have less certainty regarding capacity allocation and less time to dispute decisions by Eurotunnel, should they wish to do so. Arafer and ORR do not consider this practice to be appropriate and this is particularly concerning given that Eurotunnel should be encouraging new entrants (via its ETICA scheme in particular);
- Arafer also highlighted its concern that Eurotunnel had not complied with French legislation. Under Decree n° 2003-194 Eurotunnel, as infrastructure manager, is obliged to publish the final version of its Network Statement one year before the new Working Timetable comes into force. Arafer highlighted that it will monitor Eurotunnel's compliance with this provision carefully in relation to its 2020 Network Statement; and
- Arafer and ORR requested that Eurotunnel publish its 2020 Network Statement for the 2020 Working Timetable in accordance with the regulatory timetable in paragraph 27 above (*i.e.* as per its timetable in previous years). This will allow more time for railway undertakings to submit capacity requests and to dispute any decisions by Eurotunnel, should they wish to do so.

2.2 Access conditions

32. Arafer and ORR consider that a number of network access conditions need to be presented more clearly in the 2019 Network Statement to increase the level of transparency offered to new entrants. In particular, four

d'entre elles devraient, en particulier, faire l'objet de clarifications :

- a) les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants et leurs répercussions sur les utilisateurs existants de la Liaison Fixe Transmanche ;
- b) les mécanismes d'allocation des capacités ;
- c) la procédure de programmation et de coordination ;
- d) les redevances applicables, notamment aux nouveaux entrants.

a) Les conditions contractuelles offertes aux nouveaux entrants

33. L'Arafer et l'ORR rappellent qu'Eurotunnel devrait apporter plus d'informations dans le DRE 2019 sur les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants et leurs implications pour les utilisateurs actuels de l'infrastructure. En effet, eu égard aux contrats existants et au fait que le contrat de concession prévoit que les utilisateurs de la Liaison Fixe Transmanche devraient se voir offrir un contrat, l'Arafer et l'ORR rappellent qu'il est primordial que les utilisateurs actuels et potentiels de la Liaison Fixe Transmanche soient en mesure de bien appréhender les conditions contractuelles qui prévaudront suite à l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché. Un manque de transparence sur cette question peut en effet être porteur d'incertitude pour les nouveaux entrants, de nature à les désavantager par rapport aux utilisateurs actuels de l'infrastructure. Aussi, l'Arafer et l'ORR soulignent que le DRE 2019 ne répond pas à la demande formulée dans leurs avis sur le document de référence 2018.

34. Interrogé sur ce point lors de l'instruction du document de référence 2018, Eurotunnel a indiqué que ni le RUC ni les accords OMRC⁵ n'ont vocation à être modifiés en cas d'arrivée de nouveaux entrants. L'Arafer et

of these conditions need to be clarified:

- a) the contractual conditions proposed to new entrants and their repercussions on existing users of the Channel Tunnel Fixed Link;
- b) the mechanisms for allocating capacity;
- c) the scheduling and coordination procedure; and
- d) the applicable charges, especially for new entrants.

a) Contractual conditions offered to new entrants

33. Arafer and ORR point out that Eurotunnel should provide more information in the 2019 Network Statement concerning the contractual conditions to be offered to new entrants and their implications for current infrastructure users. Given the existing contracts and the fact that the Concession Agreement stipulates that users of the Channel Tunnel Fixed Link should be offered a contract, Arafer and ORR point out that it is essential for current and potential users of the Channel Tunnel Fixed Link to be able to understand the contractual terms and conditions that will apply when new operators enter the market. A lack of transparency on this issue means potential uncertainty for new entrants, which could place them at a disadvantage relative to the present users of the infrastructure. As a consequence, Arafer and ORR emphasise that the 2019 Network Statement does not meet the requirement stated in their opinions on the 2018 Network Statement.

34. Eurotunnel was questioned on this point during the analysis of the 2018 Network Statement. It stated that neither the RUC nor the OMRC⁶ agreements were designed to be amended in the event of new entrants

⁵ Les accords OMRC consistent en un contrat signé entre les signataires du RUC pour les dispositions relatives aux coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau sur la période 2015-2019.

⁶ The OMRC agreements refer to a contract signed by the RUC signatories for the provisions relating to operating, maintenance and renewal costs from 2015 to 2019.

l'ORR estiment que cette question mérite d'être approfondie et s'attacheront à y travailler avec Eurotunnel dans le cadre du programme de travail commun qui a été défini. Sans préjudice du résultat de ces travaux, l'Arafer et l'ORR maintiennent qu'il convient que le DRE 2019 fournisse davantage d'informations sur cette dimension décisive de l'accès à l'infrastructure et cela sans attendre l'arrivée effective d'un nouvel entrant.

b) L'allocation des capacités

35. L'Arafer et l'ORR estiment que le DRE 2019 devrait être complété d'informations supplémentaires relatives à l'allocation des capacités de la Liaison Fixe Transmanche eu égard, en particulier, aux questions suivantes :

- sur quelle part des capacités de la Liaison Fixe Transmanche seront prélevés les sillons des nouveaux entrants pour les activités fret et voyageurs ? Ces capacités proviendront-elles des capacités réservées par le RUC aux « Réseaux » (50%) ou des capacités restantes (50%) et sur quelle part des capacités existantes de la Liaison Fixe Transmanche seront prélevés les sillons utilisés pour les travaux de maintenance ?
- combien de sillons sont offerts aux activités ferroviaires de fret et de voyageurs pour chacune des périodes horaires (i.e. période de pointe, période creuse et période intermédiaire) ?
- compte tenu des taux d'utilisation antérieurs de la Liaison Fixe Transmanche par les services existants et les travaux de maintenance, quelle est la part approximative de ces sillons disponible pour de nouveaux services ferroviaires pendant ces différentes périodes horaires ?

36. Nous comprenons d'Eurotunnel les éléments suivants :

- le RUC alloue 50% de la capacité du Lien Fixe aux entreprises ferroviaires, pour tous les trains (qu'ils soient ou non détenus par les

entering. Arafer and ORR think this question is worth further examination and will work with Eurotunnel on this under the common working program that has been defined. Without pre-empting the results of this work, Arafer and ORR maintain that the 2019 Network Statement should supply more information on this issue, which is important in obtaining access to the infrastructure, and this should not be left until a new entrant actually appears.

b) Capacity allocation

35. Arafer and ORR think that the Network Statement should contain additional information concerning capacity allocation for the Channel Tunnel Fixed Link especially in the light of the following questions:

- which part of the Channel Tunnel Fixed Link capacity will be used to provide paths for new entrants for freight and passenger activities? Will this capacity come from the capacity reserved by the RUC for "Networks" (50%) or from the remaining capacity (50%), and what is the portion of the existing capacity of the Channel Tunnel Fixed Link that will be used to assign paths for maintenance work?
- how many paths are offered to freight and passenger rail activities for each of the time periods (i.e. peak periods, off-peak periods and intermediate periods)?
- given the previous utilisation rates for the Channel Tunnel Fixed Link by existing services and maintenance work, what is the approximate share of paths available for new rail services during these different time periods?

36. We understand from Eurotunnel that:

- the RUC allocates 50% of Fixed Link capacity to railway users, for all trains (whether owned by the Railways or not), with the obligation for

Réseaux), avec l'obligation pour les Réseaux de garantir le meilleur usage de la capacité ferroviaire ;

- il n'existe pas de "règle de répartition" à proprement parler entre les trains de voyageurs et de marchandises ;
- les 50% de capacités restantes peuvent être attribuées par Eurotunnel pour les services de navettes ou pour accroître la capacité ferroviaire, selon les évolutions constatées de la demande sur ces différents marchés;
- les nouveaux entrants ont accès exactement au même catalogue de sillons de trains de voyageurs qu'Eurostar, sans discrimination, en cohérence avec les obligations « *open access* ».

37. L'Arafer et l'ORR considèrent que ces informations apportent un premier éclairage utile aux questions soulevées sur l'allocation des capacités entre les différentes activités utilisatrices du Lien Fixe dans le cadre des contraintes données par le RUC. Ils estiment toutefois que les éléments apportés par Eurotunnel ne répondent pas pleinement à leurs questions sur l'allocation des capacités aux nouveaux entrants. L'Arafer et l'ORR poursuivront le travail engagé avec Eurotunnel pour clarifier cette situation et améliorer les prochains documents de référence.

38. Sans préjudice du résultat de ces analyses, il convient qu'Eurotunnel améliore, au travers de son DRE 2019, la transparence pour les utilisateurs existants et les nouveaux entrants potentiels, lesquels ont besoin de connaître la disponibilité des capacités de la Liaison Fixe Transmanche.

39. L'Arafer et l'ORR soulignent que la seule précision offerte par le DRE 2019 sur cette question, selon laquelle Eurotunnel offre « *des capacités annuelles pour plus de 20 millions de voyageurs et 10 millions de tonnes* », s'avère insuffisamment détaillée pour répondre à leurs demandes.

the Railways to ensure maximum use of railway capacity;

- there are no "sharing rules" as such between passenger trains and freight trains;
- the remaining 50% of capacity may be allocated by Eurotunnel for use by road shuttles, or to further increase railway network capacity, depending on observed evolutions in demand in these various markets;

new entrants have access exactly to the same passenger train path catalogue as incumbents (Eurostar) without discrimination, in line with open access obligations.

37. Arafer and ORR consider that this information casts some useful preliminary light on the questions raised about the allocation of capacity among the activities using the Fixed Link within the constraints imposed by the RUC. However, they find that the information supplied by Eurotunnel does not fully address its questions over allocation of capacity for new entrants. Arafer and ORR will continue to work with Eurotunnel to clarify the position and improve future network statements.

38. Without pre-empting the outcome of that examination, Eurotunnel should use the 2019 Network Statement to improve transparency for existing users and potential new entrants, who need to know what capacity is available in the Channel Fixed Link.

39. Arafer and ORR point out that Eurotunnel's only explanation of this issue in the 2019 Network Statement is that it offers "*annual capacity of more than 20 million passengers and 10 million tonnes.*" This does not contain sufficient detail to answer the queries of Arafer and ORR.

c) La procédure de programmation et de coordination

40. Comme pour le document de référence 2018, la section 4.3.2 du DRE 2019 présente, par « *ordre décroissant de priorité* », une liste de critères à appliquer « *dans le cadre du processus de coordination de demandes de capacité des candidats, et durant la résolution de conflits entre demandes concurrentes pour les mêmes capacités, ou dans l'éventualité de futures situations de saturation* ». A l'occasion de leurs avis sur le document de référence 2018, l'Arafer et l'ORR avaient souligné que, conformément aux dispositions de l'article 45 de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure n'est autorisé, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, à accorder la priorité à certains services que dans les cas visés à l'article 47 relatif aux infrastructures saturées et à l'article 49 relatif aux infrastructures spécialisées. L'article 47 de la directive relatif à la saturation de l'infrastructure précise en effet « [s]i les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure ». S'agissant des infrastructures spécialisées, l'article 49 de la directive pose que « [l]orsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure ».

41. Eu égard à ces éléments, l'Arafer et l'ORR avaient invité Eurotunnel à modifier le document de référence pour clarifier et justifier la procédure applicable en cas de demandes concurrentes, notamment au regard des effets éventuels des engagements pris par Eurotunnel au titre du RUC. En effet, en son article 11, le RUC précise notamment que les trains de voyageurs sont prioritaires par rapport aux navettes mais que cet ordre de priorité ne doit pas porter atteinte « *au déroulement du service régulier et fréquent des Navettes* ». Eurotunnel a indiqué à l'Arafer et l'ORR que le

c) Scheduling and coordination procedure

40. Like the 2018 Network Statement, Section 4.3.2 of the 2019 Network Statement sets out, in “*decreasing order of priority*”, a list of criteria to be applied “*in the process for coordinating applicants' capacity requests and during resolution of conflicts between competing requests for the same capacity or in the event of future congestion situations*”. In their opinions on the 2018 Network Statement, Arafer and ORR had stressed that, in accordance with the provisions of Article 45 of the Directive 2012/34/EU, the infrastructure manager is not permitted to grant priority to certain services, in the context of the programming and co-ordination procedure, except in the cases listed in Article 47 on congested infrastructure and Article 49 on specialised infrastructure. Article 47 of the Directive concerning infrastructure congestion states indeed that “*where charges in accordance with Article 31(4) have not been levied or have not achieved a satisfactory result and the infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager may, in addition, employ priority criteria to allocate infrastructure capacity*”. In the case of specialised infrastructure, Article 49 of the Directive states that “*where there are suitable alternative routes, the infrastructure manager may, after consultation with interested parties, designate particular infrastructure for use by specified types of traffic. Without prejudice to Articles 101, 102 and 106 TFEU, where such designation has occurred, the infrastructure manager may give priority to this type of traffic when allocating infrastructure capacity*”.

41. Mindful of this information, Arafer and ORR requested that Eurotunnel amend the Network Statement to clarify and justify the procedure to follow in the event of competing requests. In particular, it should clarify any effects of the commitments made by Eurotunnel under the RUC. Indeed, Article 11 of the RUC states that passenger trains have priority over shuttles, but this priority order must not interfere with “*their need to maintain a frequent and efficient shuttle service.*” Eurotunnel has told Arafer and ORR that the essential principle of the “*frequent & efficient shuttle service*” is primarily

principe essentiel de maintenir un « *service efficace et fréquent de navettes* » est d'abord atteint par le maintien d'un service cadencé et régulier, ce qui signifie que les sillons des trains et des navettes sont répliqués de manière identique à 60 minutes d'intervalle chaque jour. L'Arafer et l'OR comprennent également que lorsque l'ensemble des services sont perturbés, chaque circulation a en principe priorité sur son propre sillon dans l'ordre initial de l'horaire de service. Cependant, la priorité donnée aux sillons ferroviaires de voyageurs s'applique toujours. Si ces éléments fournissent quelques éclairages sur les modalités pratiques de mise en œuvre de cette contrainte résultant du RUC, ils ne répondent en aucune manière à la demande de l'Arafer et de l'ORR de clarifier la façon dont celle-ci s'articule avec la procédure inscrite dans le document de référence.

42. En outre, en réponse aux questions posées dans le cadre de l'instruction des documents de référence 2018 et 2019, Eurotunnel a fait savoir que le processus de coordination n'avait jamais été mis en œuvre pour gérer des demandes conflictuelles de capacité car cette situation n'est jamais survenue. L'Arafer et l'ORR comprennent également que les conditions de marché actuelles rendent cette situation peu probable du fait des éléments suivants : sur le marché ferroviaire de voyageurs, il n'y a actuellement qu'un seul opérateur pour les services utilisateurs du Lien Fixe (EIL). A l'évidence, cet opérateur ne soumettrait pas de demandes de capacités en conflits avec ses propres demandes. Sur le marché du transport ferroviaire de fret, Eurotunnel offre plus de 10 fois plus de capacité que l'utilisation actuelle. Cela rend improbable (mais pas impossible) que deux opérateurs demandent le même sillon. Outre qu'une situation de conflit de demande de capacité ne soit pas exclue par Eurotunnel pour le transport de marchandises, l'Arafer et l'ORR estiment qu'Eurotunnel ne saurait se prévaloir de la situation monopolistique détenue aujourd'hui par Eurostar sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs, ou de l'existence de capacités globalement excédentaires, pour faire l'économie d'une clarification du dispositif applicable en cas de demandes de capacité conflictuelles. L'Arafer et l'ORR rappellent qu'aux termes de l'article 47 de la directive 2012/34/UE, « *lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée». Il en va de même des infrastructures*

achieved through the regular clockface pattern of the timetable, meaning that train & shuttle paths are replicated identically at 60 minute intervals throughout the day. Arafer and ORR also understand that when all services are disrupted, each circulation has priority in principle over its own path in the original order of the timetable pattern. However, the insertion priority for Rail Pax services still applies. Although this sheds some light on the conditions applied in practice to implement this constraint introduced by the RUC, they do not in any way address Arafer and ORR's requests for clarification of how this relates to the procedure included in the Network Statement.

42. Furthermore, in answer to the questions raised during the preliminary examinations of the 2018 and 2019 Network Statements, Eurotunnel reported that the co-ordination process had never been used, as no such situation of conflicting requests for capacity had ever arisen. Arafer and ORR also understand that current market conditions make this statistically unlikely due to the following elements: in the Rail Passenger market, there is currently one single operator of cross-Channel services (EIL). Naturally this operator would not submit capacity requests conflicting with its own other requests. In the Rail Freight market, Eurotunnel offers over 10 times more capacity than current utilisation. This makes it unlikely (but not impossible) that two operators would request the same path. Apart from the fact that Eurotunnel does not rule out the possibility of conflicting requests for freight capacity, Arafer and ORR consider that Eurotunnel should not be able to cite the monopoly currently held by Eurostar on the market for the passenger rail transport, or the existing overall surplus of capacity, as justification for giving no clarification of the arrangements applicable in the event of conflicting requests for capacity. Arafer and the ORR reiterate the fact that, under the terms of Article 47 of Directive 2012/34/EU, "*where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested. This shall also be done for infrastructure which can be expected to suffer from insufficient capacity in the near future.*" This same article states that "*where infrastructure has been declared to be congested, the infrastructure manager shall carry out a*

dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir ». Ce même article dispose que « [l]orsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 51, a déjà été mis en œuvre » et que « [l]es procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau »

43. De façon générale, l'Arafer et l'ORR soulignent que leur demande de justifier l'ensemble des critères définis dans le document de référence du réseau s'agissant du respect des principes fixés par les articles 39, 45 et 46 de la directive n'a pas été suivie d'effet dans le DRE 2019. Pour répondre à leur demande, Eurotunnel s'en est tenu à ajouter des références aux articles 45 et 46 de la directive, sans pour autant démontrer que la procédure y est conforme. L'Arafer et l'ORR invitent Eurotunnel à modifier en conséquence le DRE 2019 afin de justifier des règles d'allocation des capacités de l'infrastructure et d'assurer que les capacités sont allouées de façon équitable et non discriminatoire.

d) Les redevances applicables, en particulier pour les nouveaux entrants

44. L'Arafer et l'ORR relèvent que la présentation et la transparence des principes de tarification applicables et leur déclinaison en redevances d'utilisation de l'infrastructure n'ont pas été améliorées. Hormis quelques éléments complémentaires de description des différentes offres proposées, Eurotunnel ne donne aucun élément de justification relatif à l'équivalence entre la tarification prévue par le RUC et celle définie dans le document de référence, à la conformité des modulations des redevances prévues par le barème de tarification ou du découpage de la tarification en différentes 'offres' aux principes de tarification donnés par la directive 2012/34/UE. A ce titre, l'ensemble des demandes formulées dans leur avis sur le document de référence 2018 demeurent.

45. S'agissant, en particulier, de la relation entre le RUC et le document de référence, l'Arafer et l'ORR soulignent qu'Eurotunnel ne propose toujours

capacity analysis as provided for in Article 50, unless a capacity-enhancement plan, as provided for in Article 51, is already being implemented” and that “the procedures to be followed and the criteria to be used where infrastructure is congested shall be set out in the network statement”.

43. In general, Arafer and ORR stress that the 2019 Network Statement does not effectively meet their requirement to justify the set of criteria defined in it, in compliance with the principles set forth in Articles 39, 45 and 46 of the Directive. In responding to their requirement, Eurotunnel has limited itself to adding references to Articles 45 and 46 of the Directive, but does not demonstrate that the procedure conforms to them. Arafer and ORR request Eurotunnel to amend the 2019 Network Statement accordingly, to show that rules exist for the allocation of infrastructure capacity and to make sure that this capacity is fairly allocated, without discrimination

d) Charges applicable, in particular for new entrants

44. Arafer and ORR can see no improvement in the presentation and transparency of the applicable charging principles and the breakdown into infrastructure usage charges. Apart from some additional descriptions of the various available offers, Eurotunnel does not provide any justification for the equivalence of charging between the RUC and the Network Statement, for the compliance of the adjustments of the charges allowed under the charge scale, or for the breakdown of the charge scale into different 'offers', under the charging principles set out by Directive 2012/34/EU. Therefore all the requests stated in their opinions of the 2018 Network Statement remain unanswered.

45. With particular regard to the relationship between the RUC and the network statement, Arafer and ORR stress that Eurotunnel is still offering no

aucune explication détaillée permettant aux parties prenantes de comprendre la façon dont la conversion de la tarification du RUC en barème de redevance dans le document de référence est réalisée. Selon Eurotunnel, interrogé sur ce point lors de l’instruction des documents de référence 2018 et 2019, les redevances définies dans le document de référence constitueraient une répartition annuelle, par train et par opérateur, des revenus autorisés par le RUC pour les circulations ferroviaires. Eurotunnel a également exposé le processus par lequel cette conversion serait effectuée en pratique.

46. Pour autant, Eurotunnel n’a pas fourni la méthodologie qui expliciterait la façon dont cette conversion est effectuée ou les éléments chiffrés permettant de démontrer la cohérence entre les revenus autorisés par le RUC et la tarification définie par le document de référence du réseau.

47. L’Arafer et l’ORR estiment qu’il est crucial que cette équivalence soit démontrée, notamment du fait qu’une différence pourrait être constitutive d’une situation de discrimination potentielle entre les nouveaux entrants et Eurostar, dont les redevances ne sont pas fondées sur le document de référence mais sur le RUC. De façon corollaire, cela doit conduire, comme l’Arafer et l’ORR l’avaient déjà demandé, à améliorer la transparence de la nécessaire relation entre la structure tarifaire proposée par Eurotunnel et ses coûts réels et prévisionnels. En particulier, les informations fournies sur le degré de recouvrement des coûts à long terme ne sont pas suffisantes. Sur cette question, l’Arafer et l’ORR rappellent qu’Eurotunnel ne saurait se prévaloir des travaux antérieurs de la Commission Européenne et de la CIG sur cette question, du fait qu’il ne leur appartient pas de valider le modèle de tarification d’Eurotunnel.

2.3 Le dispositif ETICA

48. L’Arafer et l’ORR regrettent que le document de référence 2019 ne contienne toujours pas de description complète du dispositif ETICA (« *Eurotunnel Incentive for Capacity Additions* »). Le dispositif ETICA existe depuis 2013 pour le transport ferroviaire de fret.

detailed information from which stakeholders could understand how the RUC charge scale is converted to charges in the Network Statement. When asked about this point at the time of the examination of the 2018 and 2019 Network Statements, Eurotunnel stated that the charges defined in the Network Statement represented an annual distribution, per train and per operator, of the revenues permitted under the RUC from rail traffic. Eurotunnel also explained the process by which this conversion takes place in practice.

46. However, Eurotunnel has not supplied the methodology that would show how the conversion works or the figures that demonstrate consistency between the revenues permitted under the RUC and the charges defined in the Network Statement.

47. Arafer and ORR think it is crucial to demonstrate this equivalence, especially because any difference might potentially discriminate between new entrants and Eurostar, whose charges are based, not on the Network Statement, but on the RUC. The corollary is that this must lead to the improved transparency of the necessary relationship between Eurotunnel’s proposed charging structure and its actual and predicted costs, as Arafer and the ORR have already requested. In particular, there is insufficient information on how much of its long-term costs it is recovering. . On this issue, Arafer and ORR had already requested this, and reiterate that Eurotunnel cannot rely on the past work of the European Commission and the IGC on this subject, because it is not their role to validate Eurotunnel’s charging model.

2.3 The ETICA initiative

48. Arafer and ORR are disappointed that the Network Statement for 2019 still does not contain a fuller description for the ETICA scheme (“Eurotunnel Incentive for Capacity Additions”). The ETICA scheme has been in place since 2013 for rail freight transport.

49. Eurotunnel envisage d'introduire un dispositif ETICA-Pax relatif au transport ferroviaire de voyageurs pour le document de référence 2019. L'Arafer et l'ORR comprennent du document soumis à consultation publique (lancée le 30 décembre 2017) que ce nouveau dispositif ETICA repose sur le versement par Eurotunnel d'une aide financière ponctuelle et limitée dans le temps, en contrepartie de la création par une entreprise ferroviaire d'un nouveau service ferroviaire empruntant le Lien Fixe Transmanche. Un certain nombre de critères doivent en outre être respectés, dont la fréquence et la capacité additionnelle du nouveau service.

50. L'Arafer et l'ORR accueillent favorablement la consultation lancée par Eurotunnel. Ils feront des commentaires détaillés dès que le dispositif final aura été publié. Ils s'attendent à ce qu'une description détaillée du dispositif ETICA-PAX figure dans une version amendée du document de référence 2019.

2.4 La performance opérationnelle et le système d'amélioration des performances

51. L'Arafer et l'ORR ont examiné la section 7 du DRE 2019 au regard des dispositions de la directive 2012/34/UE et de l'obligation faite à Eurotunnel d'assurer que les informations présentées dans le DRE sont conformes avec ces dispositions.

52. L'Arafer et l'ORR rappellent que la performance du tunnel est essentielle à la réussite commerciale des entreprises ferroviaires et des navettes utilisant le tunnel. Cela souligne l'importance de la mise en œuvre du système d'amélioration des performances d'Eurotunnel. Dans ce contexte, l'Arafer et l'ORR relèvent que la description du système d'amélioration de la performance de la section 7 du DRE 2019 semble satisfaire aux exigences de l'article 35 et du paragraphe 2 de l'annexe VI de la directive 2012/34/UE.

53. Pour autant, le système d'amélioration des performances présenté ne comporte aucune incitation financière à l'intention d'Eurotunnel ou des entreprises ferroviaires, hormis l'impact commercial potentiel d'une bonne ou d'une mauvaise performance sur les revenus d'Eurotunnel.

49. Eurotunnel intends to introduce an ETICA-Pax scheme to cover passenger transport for the 2019 Network Statement. Arafer and ORR understand from Eurotunnel's public consultation (launched on 30 December 2017) that this new ETICA scheme is based on payment by Eurotunnel of a time-limited financial incentive, in return for the creation by a railway undertaking of a new rail service using the Channel Fixed Link. In addition, a number of criteria must be complied with, including frequency and capacity addition of the new service.

50. Arafer and ORR welcome Eurotunnel's consultation. Arafer and ORR will provide further comments on the scheme, once the final version has been published. Arafer and ORR expect that a detailed description of the ETICA-PAX will be included in a revised network statement for 2019.

2.4 Operational performance and performance regime

51. Arafer and ORR have considered Section 7 of the 2019 Network Statement in the context of the requirements of the Directive 2012/34/EU and the obligation placed on Eurotunnel to ensure that the information it supplies in the Network Statement complies with those requirements.

52. Arafer and ORR point out that the performance of the tunnel is critical to the commercial success both of Railway Undertakings using the tunnel and of the shuttle operations. This underlines the importance of Eurotunnel ensuring that an effective performance regime is in place. In this context, Arafer and ORR note that the description of the tunnel's performance scheme in Section 7 of the 2019 Network Statement appears to satisfy the outline requirements of Article 35 and Point 2 of Annex VI of the Directive 2012/34/EU.

53. However, the performance regime described contains no explicit financial incentives for Eurotunnel or railway undertakings, other than the potential commercial impact of good or bad performance on Eurotunnel's revenue.

54. En outre, pour que le système d'amélioration des performances soit efficient, il est décisif qu'il intègre le détail des modalités d'examen de la performance (et des incidents qui induisent une moindre performance) et du processus de retour d'expérience mentionné dans le document de référence du réseau. Il conviendrait également qu'Eurotunnel précise de façon rigoureuse les liens existants entre la gestion de la performance et d'autres dimensions telles que la sécurité et la gestion des actifs (maintenance et renouvellement de l'infrastructure).

55. Par ailleurs, le DRE 2019 n'offre aucune description du système de règlement des litiges qui permettrait de résoudre des différends relatifs au système d'amélioration des performances. Le DRE 2019 fait uniquement référence, via une note de bas de page, au système de règlement des litiges décrit en section 4.3.3 (relatif à la résolution des conflits dans la répartition des capacités) et indique que ce système pourrait être appliqué. L'Arafer et l'ORR estiment que la rédaction de la section 4.3.3 devrait être amendée pour clarifier le fait que le système de règlement des litiges s'applique également aux différends relatifs au système d'amélioration des performances.

56. Aussi, le DRE ne fait pas expressément état d'objectifs de performance, bien qu'ils existent. Un récapitulatif de ces objectifs figure dans le rapport annuel de performance, mais il conviendrait qu'ils soient explicités dans le DRE 2019.

57. S'agissant des classes de retard, le degré de détail des données collectées par Eurotunnel et partagées avec les entreprises ferroviaires est significativement supérieur aux exigences de la directive 2012/34/UE. Pour autant, ces données ne figurent pas dans le document de référence du réseau. Bien que le niveau de détail disponible ne permette pas d'en rendre compte de façon exhaustive dans le document de référence, il conviendrait toutefois d'en proposer une synthèse dans le DRE 2019.

58. Enfin, l'Arafer et l'ORR comprennent qu'Eurostar est le seul acteur dont les redevances relatives au coût d'exploitation, d'entretien et de renouvellement dépendent du niveau de performance réalisé, au travers de l'accord OMRC signé en 2015. A des fins de transparence, l'Arafer et l'ORR

54. In addition, for a performance regime to be effective, it is critical that the process of examination and review of performance (and those incidents that lead to poor performance) and subsequent learning from this mentioned in the network statement is detailed. Further, strong and observable links between performance management and other processes within the company such as safety and asset management (maintenance and renewal of the infrastructure) would be beneficial.

55. Furthermore, the 2019 Network Statement contains no specific description of a performance dispute resolution system provided by Eurotunnel to address performance scheme disputes. The 2019 Network Statement only refers, by way of a footnote, to the dispute resolution system described in section 4.3.3 (for capacity allocation disputes) and note that the system could be applied. Arafer and ORR consider that the wording in section 4.3.3 should be amended to clarify that the dispute resolution process is also to apply to performance scheme disputes.

56. Also, the Network Statement does not specifically note performance targets, while these do exist. Summary targets are contained in the annual performance report, but it would be helpful to see them presented in the 2019 Network Statement.

57. For classes of delay, Eurotunnel collates information to a level of detail significantly above the requirements of the Directive 2012/34/EU, and shares it with the railway undertakings. However, this information is not contained within the Network Statement. Although the level of detail would make this difficult to include in the network statement in full, a summary of this information in the 2019 Network Statement would be beneficial.

58. Finally, Arafer and ORR understand that, at present, only Eurostar pays charges covering operating, maintenance and renewals costs contingent on performance levels, through the OMRC agreement signed in 2015. Arafer and ORR consider that, for the sake of transparency, a description of, or

considèrent qu'une description ou une référence à cette disposition de l'accord OMRC de 2015 devrait figurer dans la section 7 du document de référence.

reference to, this aspect of the 2015 OMRC agreement should be included in Section 7 of the Network Statement.

Annexe 1

Les services et les opérateurs utilisant la Liaison Fixe Transmanche

En 2017, les opérateurs suivants ont utilisé la Liaison Fixe Transmanche:

Tableau 1. Opérateurs ayant emprunté la Liaison Fixe Transmanche en 2017

Type de service	Opérateurs
Navettes (voitures et camions)	Eurotunnel
Trains de fret	<p>Dans le cadre du RUC : DB Cargo, SNCF/Captrain</p> <p>Fournisseurs de services en Open Access: Europorte (filiale d'Eurotunnel SE), GB Railfreight (auparavant filiale d'Eurotunnel SE⁷)</p>
Trains de passagers	Eurostar

Source: Eurotunnel

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

Tableau 2. Nombre annuel de voitures et de camions transportés par le service de navettes des Concessionnaires

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de voitures transportées par les navettes (taux d'évolution annuel)	2 262 811 (-)	2 424 342 (+7.1%)	2 481 167 (+2.3%)	2 572 263 (+3.7%)	2 556 585 (-0.6%)	2 610 242 (+ 2.1%)	2 595 247 (-1%)
Nombre de camions transportés par les navettes (taux d'évolution annuel)	1 263 327 (-)	1 464 880 (+16%)	1 362 849 (-7.0%)	1 440 214 (+5.7%)	1 483 741 (+3%)	1 641 638 (+10.6 %)	1 637 280 (0%)

Source : Eurotunnel, rapports annuels 2013, 2014 et 2015. Communiqué Getlink, 25/01/2018

⁷ Le 15 novembre 2016, GB Railfreight a été rachetée par EQT Infrastructure.

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de trains de fret (taux d'évolution annuel)	2 388 (-)	2 325 (-2.6%)	2 547 (+9.5%)	2 900 (+13.9%)	2 421 (-16.5%)	1 797 (-25,8%)	2 012 (+12%)
Volume de marchandises transportées en tonnes (taux d'évolution annuel)	1 324 673 (-)	1 227 139 (-7.4%)	1 363 834 (+11.1%)	1 648 047 (+20.8%)	1 420 826 (-13.8%)	1 041 294 (-26.7%)	1 219 364 (+17%)

Sources : Eurotunnel, réponse au questionnaire de l'Arafer et de l'ORR dans le cadre des recommandations relatives au DRE 2017. Communiqué Getlink, 25/01/2018

Table 4. Nombre annuel de trains de passagers

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de trains de passagers (taux d'évolution annuel)	18 292 (-)	18 419 (+0.7%)	18 560 (+0.8%)	18 960 (+2.2%)	19 020 (+0.3%)	18 513 (- 2.67%)	17 100 (-7.63%)

Sources : Eurotunnel, réponses aux questionnaires de l'Arafer et de l'ORR dans le cadre des recommandations relatives au DRE 2017, 2018 et 2019.

Annex 1 Services and operators using the Channel Tunnel Fixed Link

The following operators used the Channel Tunnel Fixed Link in 2017:

Table 5. Operators using the Channel Tunnel Fixed Link in 2017

Type of service	Operators
Shuttles (cars and HGVs)	Eurotunnel
Freight trains	<p>Under the RUC: DB Cargo, SNCF/Captrain</p> <p>Service suppliers under the Open Access scheme: Europorte (subsidiary of Eurotunnel SE), GB Railfreight (previously a subsidiary of Eurotunnel SE⁸)</p>
Passenger trains	Eurostar

Source: Eurotunnel

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

Table 6. Annual number of cars and HGVs transported by the Concessionaires' shuttle service

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Number of cars transported by shuttles (annual percentage change)	2,262,811 (-)	2,424,342 (+7.1%)	2,481,167 (+2.3%)	2,572,263 (+3.7%)	2,556,585 (-0.6%)	2,610,242 (+2.1%)	2,595,247 (-1%)
Number of HGVs transported by shuttles (annual percentage change)	1,263,327 (-)	1,464,880 (+16%)	1,362,849 (-7.0%)	1,440,214 (+5.7%)	1,483,741 (+3%)	1,641,638 (+10.6%)	1,637,280 (0%)

Source: Eurotunnel, Annual reports for 2013, 2014 and 2015. Getlink press release, 25/01/2018

⁸ GB Railfreight was acquired by EQT Infrastructure on 15 November 2016.

Table 7. Annual number of freight trains and volume of goods transported (tonnes)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Number of freight trains (annual percentage change)	2,388 (-)	2,325 (-2.6%)	2,547 (+9.5%)	2,900 (+13.9%)	2,421 (-16.5%)	1,797 (-25.8%)	2,012 (+12%)
Volume of goods transported in tonnes (annual percentage change)	1,324,673 (-)	1,227,139 (-7.4%)	1,363,834 (+11.1%)	1,648,047 (+20.8%)	1,420,826 (-13.8%)	1,041,294 (-26.7%)	1,219,364 (+17%)

Sources: Eurotunnel, in reply to the questionnaire issued by Arafer and ORR as part of the recommendations relating to the 2017 Network Statement. Getlink press release, 25/01/2018

Table 8. Annual number of passenger trains

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Number of passenger trains (annual percentage change)	18,292 (-)	18,419 (+0.7%)	18,560 (+0.8%)	18,960 (+2.2%)	19,020 (+0.3%)	18,513 (-2.67%)	17,100 (-7.63%)

Sources: Eurotunnel, replies to the questionnaires issued by Arafer and ORR as part of the recommendations relating to the 2017, 2018 and 2019 Network Statements.