

Avls 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

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 2018 » publié le 19 décembre 2016 sur le site internet d'Eurotunnel ;

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

Vu le règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche ayant fait l'objet d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le gouvernement de la république française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord signées à Paris le 18 et le 23 mars 2015 et régulièrement approuvées 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 les recommandations du service permanent approuvées par le comité binational le 16 février 2017 ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité ;

Après en avoir délibéré le 22 février 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

L'avis concernant le document de référence annuel pour l'utilisation de la Liaison Fixe pour l'horaire de service 2018 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 22 février 2017.

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

Le Président

Bernard Roman

Annexe à l'avis n° 2017-017 du 22 février 2017

Executive Summary

1. Now that the binational regulation has been ratified in France and Great Britain, Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières ("Arafer") and the Office of Rail and Road ("ORR") have become responsible for railway-related economic regulation, for the French and British sections of the Channel Fixed Link, respectively.

2. In that respect, Arafer and ORR agreed to try to adopt opinions and decisions promptly for both halves of the Channel Fixed Link that are consistent in both content and timing. This cooperation is aimed at promoting fair competition between railway undertakings and optimal use of rail capacity and efficiency in the operation of the Channel Fixed Link as well as full transparency and non-discriminatory access to the Channel Fixed Link. This is intended to increase the confidence of existing users as well as facilitating use of the infrastructure by new entrants.

3. In this opinion, Arafer and ORR present their views on whether Eurotunnel's 2018 Network Statement transparently presents all the information required for an applicant to gain access to the infrastructure; whether it contains provisions which would allow Eurotunnel to discriminate against applicants; and whether the charges for usage of the Channel Fixed Link are transparent and fair.

Synthèse

1. A la suite de la ratification du règlement binational en France et en Grande-Bretagne, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ci-après « Arafer ») et l'Office of Rail and Road (ci-après « ORR ») sont devenus compétents pour la régulation économique ferroviaire respectivement pour la partie française et la partie britannique de la Liaison Fixe Transmanche.

2. L'Arafer et l'ORR sont convenus à cet effet de s'efforcer d'adopter des avis et décisions concernant les deux parties de la Liaison Fixe Transmanche d'une manière cohérente et coordonnée tant en ce qui concerne le calendrier que le contenu. Cette coopération vise, d'une part, à promouvoir une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires ainsi qu'une utilisation optimale des capacités et l'exploitation efficace des infrastructures de la Liaison Fixe Transmanche et, d'autre part, à assurer un accès transparent et non discriminatoire à la Liaison Fixe Transmanche. L'objectif est d'accroître la confiance des utilisateurs existants et de faciliter l'arrivée de nouveaux entrants.

3. Dans cet avis, l'Arafer et l'ORR exposent leur analyse du document de référence du réseau d'Eurotunnel 2018 (ci-après « DRE »). Ils ont examiné si le DRE présentait de façon transparente les informations nécessaires pour qu'un candidat puisse accéder à l'infrastructure ; s'il contenait des clauses potentiellement discriminatoires ; et si les redevances d'utilisation de la Liaison Fixe Transmanche étaient transparentes et équitables.

4. Overall, Arafer and ORR think that some aspects of the Network Statement have been improved in recent years but the following issues need improvement:

- a. the Network Statement should be more transparent. In particular it should be clearer about:
 - i. the terms on which a new entrant would access the Channel Fixed Link and the effects of that on existing users;
 - ii. how capacity is allocated in the Channel Fixed Link. Arafer and ORR recognise that at the moment there is an overall surplus of capacity in the Channel Fixed Link but the possibility cannot be excluded of problems at peak times. This should be resolved *ex ante* instead of waiting for a capacity problem to arise;
 - iii. the relationship between Eurotunnel's proposed charging structure and its actual and forecast costs is not clear. In particular Eurotunnel does not identify the costs directly incurred.

- b. Arafer and ORR understand that Eurotunnel's actual charges to Eurostar (the only passenger train operator) are based on the railway usage contract (« RUC ») not the Network Statement and it is not clear enough how the charges in the RUC are consistent with those in the Network Statement. Annex 4 is a useful step with regard to reconciliation between the RUC and the Network Statement but it needs to be more clearly explained.

4. Si, de façon générale, l'Arafer et l'ORR considèrent que le DRE a marqué un progrès sur certaines de ses composantes ces dernières années, les points suivants doivent être améliorés :

- a. le DRE devrait être plus transparent. Il devrait, en particulier, clarifier les points suivants :
 - i. les conditions d'accès qui s'appliqueraient à un nouvel entrant pour accéder à la Liaison Fixe Transmanche et leurs effets sur les utilisateurs existants;
 - ii. les modalités d'allocation des capacités de la Liaison Fixe Transmanche. L'Arafer et l'ORR sont conscients que la Liaison Fixe Transmanche dispose aujourd'hui de capacités globalement excédentaires mais il ne peut être exclu que des problèmes capacitaires surviennent aux heures de pointe. Des solutions à ces problèmes devraient être définies *ex ante* plutôt que d'attendre qu'ils surviennent ;
 - iii. la relation entre le cadre tarifaire proposé par Eurotunnel et ses coûts réels et prévisionnels manque de transparence. Eurotunnel n'identifie pas, en particulier, les coûts directement imputables.

- b. L'Arafer et l'ORR comprennent que les redevances dont s'acquitte effectivement Eurostar (seul opérateur de transport ferroviaire de passagers) sont assises sur le contrat d'utilisation (ci-après « le RUC ») et non sur le document de référence d'Eurotunnel. De surcroît, la cohérence entre la tarification prévue par le RUC et les redevances qui sont définies dans le document de référence du réseau n'est pas suffisamment claire. Si l'annexe 4 constitue une avancée notable sur la question de

- c. the presentation and transparency of the applicable charging principles, as well as that of the resulting charges for the use of the infrastructure should be improved. In particular Eurotunnel should justify how the structure and level of charges, and the adjustment of charges applied to freight and passenger activities, are consistent with the charging principles laid down in the Directive;
- d. The section on the performance regime does not fully demonstrate compliance with the requirements of Directive 2012/34/EU and does not explain in enough detail how the performance regime works.

l'articulation entre le RUC et le DRE, les explications proposées doivent être plus claires ;

- c. la présentation et la transparence des principes de tarification applicables et leur déclinaison en redevances d'utilisation de l'infrastructure devraient être améliorées. En particulier, Eurotunnel devrait justifier de la conformité de la structure et du niveau des modulations appliquées aux trains de passagers et de fret avec les principes tarifaires posés par la directive ;
- d. la section relative au système d'amélioration des performances ne démontre pas pleinement sa conformité avec les dispositions de la directive 2012/34/UE et ne décrit pas de manière assez détaillée le fonctionnement de ce dispositif.

1. CONTEXT

1.1 Introduction

5. Arafer and ORR's opinion is organised around the following themes :

- a) the new features of the 2018 Network Statement;
- b) background on the concession, the railway usage contract (RUC) and the traffic that uses the Channel Fixed Link;
- c) where additional information is required for new entrants; and
- d) where the transparency of the 2018 Network Statement and, in particular, the charges it describes can be improved.

1. CONTEXTE

1.1 Introduction

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

- a) les nouveautés inscrites au DRE 2018 ;
- b) les éléments de contexte relatifs au contrat de concession, à la convention d'utilisation (RUC) et au trafic qui emprunte la Liaison Fixe Transmanche ;
- c) les informations supplémentaires dont les nouveaux entrants ont besoin ;

- d) les sujets pour lesquels la transparence du DRE 2018 et, en particulier, des redevances d'accès, peut être améliorée.

1.2 Background of the opinion

6. Under a Concession Agreement (the “Concession Agreement”) signed on 14 March 1986 between the Governments of French Republic and the United Kingdom and the private companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited (the “Concessionaires”), the Concessionaires have the right and the obligation to carry out the development, financing, construction and operation of the Channel Fixed Link for a total term of 99 years. The Concessionaires trade jointly under the name of Eurotunnel and fulfil the role of infrastructure manager of the Channel Fixed Link under Article 3.2 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (“the Directive”). References in this opinion to Eurotunnel should be taken as a reference to the Concessionaires.

7. Article 1 of the Binational regulation transferring economic rail regulation competence from the Intergovernmental Commission (the “IGC”) to the national regulatory bodies, setting out principles for cooperation between them and establishing a charging framework for the Channel Fixed Link (the “Binational Regulation”), approved by French law n° 2016-702 of 30th May 2016 and by the Channel Tunnel (International Arrangements) (Charging Framework and Transfer of Economic Regulation Functions) Order 2015 states that: “1. *The function of the IGC as a regulatory body is transferred to the regulatory bodies established by the United Kingdom and France by virtue of European law (...). 2. These regulatory bodies shall respectively have jurisdiction over the part of the Fixed Link situated on the territory of their State, as determined in accordance with article 3 of the Treaty of Canterbury*”.

1.2 Contexte de l'avis

6. 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 s'adressant aux Concessionnaires.

7. L'article 1^{er} 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 (ci-après, le « règlement binational »), régulièrement approuvé par la loi n° 2016-702 du 30 mai 2016 et par le *Channel Tunnel (International Arrangements) (Charging Framework and Transfer of Economic Regulation Functions) Order 2015* dispose que: « 1. *La fonction d'organisme de contrôle de la CIG est transférée aux organismes de contrôle établis en vertu de la législation européenne par la France et le Royaume-Uni [...]. 2. Ces organismes de contrôle sont respectivement compétents sur la partie de la Liaison Fixe située sur le territoire de l'Etat dont ils relèvent, déterminée conformément*

à l'article 3 du *Traité de Cantorbéry*».

8. Therefore, Arafer and ORR have become responsible for the economic rail regulation of the French part and the British part respectively of the Channel Fixed Link.

9. Article 3 of the Binational Regulation provides that Arafer and ORR, in the performance of their functions relating to the Channel Fixed Link, have regard to the need to coordinate and to adopt decisions or opinions that have an aligned legal and practical effect across the entirety of the Channel Fixed Link. To that end and for the purpose of ensuring legal certainty of the regulation of the Channel Fixed Link by the adoption of aligned decisions or opinions, Arafer and ORR should cooperate closely and coordinate their decision making process, including by putting in place effective common working arrangements.

10. This opinion reflects information provided to Arafer and ORR by Eurotunnel during 2016. It has also been informed by responses to questions which Arafer and ORR have put to all stakeholders (the infrastructure manager as well as existing and potential users of the Channel Fixed Link). Eurotunnel did not respond within the deadline to the questionnaire which Arafer and ORR sent them on 10 November 2016 (the deadline for response was 30 November 2016), despite the legal obligation to do so. Arafer and ORR received a response from Eurotunnel on 16 February 2017, at which point it was too late to take account of the information provided for the purposes of this opinion. Nevertheless, Arafer and ORR will review Eurotunnel's response and continue to work with Eurotunnel during 2017 to effect improvements to the Network Statement.

8. Par conséquent, l'Arafer et l'ORR sont devenus compétents pour la régulation économique ferroviaire, respectivement pour la partie française et la partie britannique de la Liaison Fixe Transmanche.

9. L'article 3 du règlement binational prévoit que l'Arafer et l'ORR, dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la Liaison Fixe Transmanche, prennent en compte la nécessité de se coordonner et d'adopter des décisions ou avis 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.

10. Cet avis tient compte des informations transmises par Eurotunnel en 2016 et des réponses aux questionnaires que l'Arafer et l'ORR ont transmis à l'ensemble des parties prenantes (le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les utilisateurs actuels et potentiels de la Liaison Fixe Transmanche). Eurotunnel n'a pas répondu dans les délais au questionnaire que l'Arafer et l'ORR lui ont adressé le 10 novembre 2016 (le délai de réponse expirait le 30 novembre 2016), en dépit de ses obligations légales. 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 cet avis. Pour autant, l'Arafer et l'ORR examineront la réponse d'Eurotunnel et poursuivront le travail engagé avec Eurotunnel en 2017 pour améliorer le document de référence du réseau.

1.3 Scope of the opinion

11. Article 27 of the Directive provides that :

“1. The infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a Network Statement which shall be obtainable against payment of a fee which shall not exceed the cost of publication of that statement. The Network Statement shall be published in at least two official languages of the Union. The content of the Network Statement shall be made available free of charge in electronic format on the web portal of the infrastructure manager and accessible through a common web portal. That web portal shall be set up by the infrastructure managers in the framework of their cooperation in accordance with Articles 37 and 40.

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 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.”

12. In that respect, paragraph 2 of Article 56 of the Directive states 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”*.

1.3 Portée de l'avis

11. 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 pouvant être obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document. Le document de référence du réseau est publié dans au moins deux langues officielles de l'Union. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet du gestionnaire de l'infrastructure et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de leur coopération conformément aux articles 37 et 40.

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 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. »

12. 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 »*.

13. Paragraph 6 of Article 56 of the Directive also 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*”.

14. Recital 34 of the Directive specifies that “[*t*]o 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”.

15. These provisions are reflected in Article 3 of the Annex to the Binational Regulation setting out the Charging Framework for the Channel Fixed Link, which states that “*When performing its functions, the infrastructure manager shall, at all times, ensure that the charges are transparent, non-discriminatory and fair*” as well as in French law, in particular in Articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 of the Transport Code, and in British law in Articles 34(2)(b) and 31(2) of the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (the GB Railways Regulations).

16. Thus, Arafer and ORR have tried to check that the Network Statement clearly and transparently supplies all the information necessary for any applicant to gain access to the infrastructure, in particular for the purpose of avoiding putting the infrastructure manager in a position where it has discretionary powers which might be used to discriminate against applicants. Likewise, Arafer and ORR have aimed to make sure that charges set out in the Network Statement by the infrastructure manager are transparent, fair and non-discriminatory.

13. 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 ».

14. 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 ».

15. Ces dispositions sont reprises en substance à la fois dans l'annexe tarifaire du règlement binational qui prévoit dans son article 3 que : « [d]ans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances » ainsi qu'en droit français, notamment aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9, L. 2131-4 du code des transports, et en droit britannique aux articles 34(2)(b) et 31(2) du Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (ci-après « GB Railways Regulations »).

16. 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.

17. Arafer and ORR deal with Network Statements in different ways, as is explained in the following two paragraphs.

18. In France, according to paragraph II of Article L. 2133-6 of the French Transport Code, Arafer “*issues a non-binding opinion on the Network Statement within two months of its publication. The modifications which are necessary to make the provisions compatible with the law according to this opinion are made without new consultation of the parties concerned*”¹.

19. In the UK, ORR does not have to give the reasoned opinion on Network Statements which is required in France. Although regulation 34(2) of the GB Railways Regulations obliges ORR to control and check Network Statements, it does not go as far as to require a reasoned opinion. As a result, a lack of a reasoned opinion in the UK is not an obstacle to the implementation of that Network Statement.

20. ORR notes, however, regulation 13(1) of the GB Railways Regulations obliges Eurotunnel to consult all stakeholders on its Network Statement. As the economic regulator of the Channel Fixed Link, ORR is a stakeholder and thus has authority to respond to the consultation on Eurotunnel’s Network Statement. ORR considers that commenting on the Network Statement in the form of a reasoned opinion prescribed by French law falls within the scope of the power granted to ORR to respond to consultations.

17. Comme les deux paragraphes suivants le précisent, les modalités d’examen des documents de référence du réseau diffèrent entre l’Arafer et l’ORR.

18. En France, aux termes du II de l’article L. 2133-6 du code des transports, « [l]’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières 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. »

19. En Grande-Bretagne, l’ORR n’est pas tenu de rendre un avis motivé sur les documents de référence du réseau comme dans le cas français. Bien que l’article 34(2) du *GB Railways Regulations* oblige l’ORR à contrôler les documents de référence du réseau, cela ne prend pas la forme d’un avis motivé. Par conséquent, l’absence d’un tel avis n’empêcherait pas la mise en œuvre du document de référence du réseau.

20. L’ORR note cependant que l’article 13(1) du *GB Railways Regulations* oblige Eurotunnel à consulter l’ensemble des parties prenantes sur son document de référence du réseau. En tant que régulateur économique de la Liaison Fixe Transmanche, l’ORR est une partie prenante et est ainsi habilité à répondre à la consultation sur le document de référence d’Eurotunnel. L’ORR considère que les commentaires sur le DRE, qui prennent la forme d’un avis motivé prévu en droit français, s’inscrivent dans le cadre du pouvoir conféré à l’ORR de répondre aux consultations.

¹ Free translation: only the French version of Article L. 2133-6 of the French Transport Code shall be regarded as binding.

1.4 Economic context of the Channel Fixed Link

21. 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.

22. In 1987, a Railway Usage Contract (“RUC”) was concluded 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 (...)*”. Through back to back agreements, certain rights and obligations of the “Railways” under the RUC were later delegated to Eurostar on the passenger side and to DB Cargo and SNCF for British and French rail freight activities, respectively.

23. In summary, there are two types of activities using the Channel Fixed Link: shuttle activities, run exclusively by the Concessionaires, and railway activities in the form of passenger and freight trains. According to the RUC, 50% of the hourly capacity in each direction is reserved to the “Railways”, initially BRB and SNCF pursuant to the RUC, and now Eurostar for passenger trains and DB Cargo and SNCF for freight activities pursuant to the back to back arrangements mentioned above. The remaining 50% of capacity remains at the disposal of the Concessionaires.

1.4 Contexte économique de la Liaison Fixe Transmanche

21. 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.

22. 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 « [l]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 (...)* ». A travers des contrats adossés au RUC, une partie des droits et obligations des Réseaux en vertu du RUC ont été délégués à Eurostar pour les services de voyageurs et à DB Cargo et SNCF pour les activités ferroviaires de fret, respectivement au Royaume-Uni et en France.

23. En résumé, 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 par trains de voyageurs et de fret. 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 mentionnés plus haut. Les 50 % restants des capacités restent à la disposition des concessionnaires.

24. Data on the services and operators using the Channel Fixed Link in 2015 are contained in Schedule 1 to this opinion. Without any answer from Eurotunnel in due time to questions addressed through the examination of the Network Statement, data regarding 2016 could not be included. This shows:

- a) There has been no new entry in the passenger or rail freight markets in recent years. For rail freight transport, the only firms that have been using the Channel Fixed Link are DB Cargo, SNCF/Captrain, and GB Railfreight as well as subsidiaries of Group Eurotunnel SE. On the passenger transport side, Eurostar remains the sole railway undertaking;
- b) Since 2011, the shuttle activities and the railway activities have seen contrasting annual changes. For example, when the rail freight activity showed a strong reduction in 2015 (-16.5% fewer trains than in 2014), the shuttle activities remained virtually stable (+3% more trucks transported and -0.63% fewer cars transported than in 2014). The possibility that recent events such as the terrorist attacks have had asymmetric economic impacts on the different activities cannot be excluded.

25. Operational performance in the Channel Fixed Link is important to the business needs of stakeholders, and delays can give rise to additional costs. Stakeholders have said that they have experienced a recent increase in the number of incidents in the Channel Fixed Link.

24. Les données relatives aux activités et aux opérateurs utilisant la Liaison Fixe Transmanche en 2015 sont présentées dans l'annexe 1 du présent avis. Faute de réponse dans les temps d'Eurotunnel aux questions qui lui ont été adressées lors de l'instruction, les données relatives à l'année 2016 n'ont pu être renseignées. Ces données illustrent les faits suivants :

- a) aucun nouvel opérateur n'est entré récemment sur les marchés du transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises. Pour le transport ferroviaire de marchandises, les seules entreprises qui ont utilisé la Liaison Fixe Transmanche sont DB Cargo, SNCF/Captrain, GB Railfreight ainsi que des filiales du groupe Eurotunnel SE. S'agissant du transport de voyageurs, Eurostar demeure la seule entreprise ferroviaire ;
- b) Depuis l'année 2011, les activités de navettes et les activités ferroviaires connaissent des évolutions annuelles contrastées. A titre d'exemple, alors que l'activité de fret ferroviaire a connu une forte diminution en 2015 (-16,5% de trains par rapport à l'année 2014), l'activité de navettes a été quasiment stable (+ 3% de camions transportés et -0,63% de voitures transportées par rapport à l'année 2014). Il ne peut être exclu que des événements récents tels que les attentats terroristes aient eu des effets économiques asymétriques sur les différentes activités.

25. La performance opérationnelle au sein de la Liaison Fixe Transmanche est importante pour les besoins commerciaux des parties prenantes et 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 Transmanche.

1.5 The new features of the 2018 Network Statement

26. Eurotunnel consulted the stakeholders on a first version of the 2018 Network Statement, on 4 November 2016². The version of the 2018 Network Statement reviewed by ARAFER and ORR for the purpose of preparing and issuing this opinion was published by Eurotunnel after that consultation on 19 December 2016.

1.5 Les nouveautés du document de référence de réseau 2018

26. Le 4 novembre 2016, Eurotunnel a soumis à la consultation des parties prenantes une première version du DRE 2018³. La version que l'Arafer et l'ORR ont examinée afin de préparer et d'émettre le présent avis est celle qui a été publiée par Eurotunnel le 19 décembre 2016 à l'issue de cette procédure de consultation.

² 4 December 2016 was set as the deadline for replies.

³ La date de réponse était fixée au 4 décembre 2016.

27. The 2018 Network Statement differs from the final version of the Fixed Link Usage Annual Statement - 2017 Working Timetable, published on 24 December 2015 (the “2017 Network Statement”), particularly in the following areas:

- The glossary includes further definitions of terms used in the Network Statement;
- It indicates the different measures adopted to transpose Directive 2012/34/EU in France and in the UK;
- It refers to the formal transfer of the regulatory body functions to Arafer and ORR;
- It points out the installation of new GSM-R signaling communication system. As such, passenger and freight trains need to be equipped with the GSM-R technology in order to be authorized to run in the Channel Fixed Link;
- It includes an explanation of Eurotunnel’s participation, since the 2017 timetable, in the North Sea-Mediterranean Rail Freight Corridor;
- It modifies the sections regarding the “*ancillary services*” and the “*essential services for Open Access Cross-Channel Freight*”, to make it clear that these services are not provided by Eurotunnel inside the concession area;
- The value of access charges for passenger trains for 2015 included in Annex 4 have been updated;
- The table in Annex 4 titled “Inflation forecasts for the indexation of Access Fees from 2015 prices (Offers 1, 2 & 3)” has been updated to revise forecasts for 2016 and 2017. In addition the table now includes the forecasts for 2018 and actual values for January 2016;

27. Le DRE 2018 diffère de la version finale du Document de Référence du Réseau 2017 (ci-après « le DRE 2017 »), publiée le 24 décembre 2015, notamment sur les sujets présentés ci-après :

- le glossaire inclut de nouvelles définitions des termes utilisés dans le document de référence du réseau ;
- il présente les différentes dispositions adoptées en France et au Royaume-Uni pour transposer la directive 2012/34/UE ;
- il fait référence au transfert formel des compétences de régulation économique à l’Arafer et l’ORR ;
- il fait état de l’installation d’un nouveau système de communication GSM-R. Les trains de passagers et de marchandises doivent ainsi être équipés de la technologie GSM-R pour être autorisés à emprunter la Liaison Fixe Transmanche ;
- il inclut une précision relative à la participation d’Eurotunnel au Corridor de Fret Ferroviaire Mer du Nord – Méditerranée à compter de l’horaire de service 2017 ;
- il modifie les sections relatives aux « *prestations supplémentaires* » et aux « *prestations essentielles « Open Access » du fret transmanche* », en précisant que ces services ne sont pas fournis par Eurotunnel dans le périmètre de la concession ;
- la valeur des redevances pour les trains de voyageurs pour 2015 présentées en annexe 4 a été mise à jour ;
- le tableau de l’annexe 4 intitulé « *Prévisions d’inflation pour l’indexation des Droits de circulation à partir des valeurs 2015 (Offres 1, 2 et 3)* » a été mis à jour s’agissant des prévisions pour les années 2016 et 2017. En outre, le tableau renseigne désormais les prévisions relatives à l’année 2018 et les valeurs constatées pour le mois de janvier 2016 ;

- The performance regime section now includes some references to the basic principles of the performance scheme laid down in Directive 2012/34/EU;
 - Annex 3, presenting freight train charges, now specifies the reference year of the billing units;
 - “Offer 1” for freight trains now includes a sentence explaining the reason why this offer does not include a specific charge for administration costs. For the other “Offers” 2, 3 and 4 the Network Statement explains the specific situations for which the administration charge would be applied; and
 - The table in Annex 4 titled “*Visibility over five years on reservation fees per train in 2015 prices (Offer 1)*” has been supplemented with an explanatory note indicating that indexation can be derived by simply pro-rating the change from “Offer 1” to all the other Offers. Furthermore, another note was included concerning the link between RUC charges and Network Statement charges, as well as the indexation applied to each charge.
- la section relative au système d'amélioration des performances comprend désormais quelques références aux principes fondamentaux du système d'amélioration de performance prévus par la directive 2012/34/UE ;
 - l'annexe 3, dédiée à la présentation des redevances des trains de marchandises, précise dorénavant l'année de référence des unités de facturation ;
 - l' « Offre 1 » pour les trains de marchandises apporte désormais une précision sur la raison pour laquelle cette offre n'inclut pas de frais de dossier. Pour les « Offres » 2, 3 et 4, le DRE précise les situations spécifiques pour lesquelles ces frais de dossiers seront appliqués ;
 - le tableau de l'annexe 4 intitulé « *Visibilité sur 5 ans des Droits de Réservation par Train en valeur 2015 (Offre 1)* » inclut désormais une précision qui indique que l'évolution des droits de réservation appliquée aux autres offres peut être déduite par « *simple pro-rata* » à partir de l' « Offre 1 ». En outre, d'autres précisions ont été ajoutées concernant le lien entre la tarification prévue par le RUC et les redevances du DRE ainsi que l'indexation appliquée à chacune des redevances.

2. ANALYSIS

28. Having regard to the economic context presented in section 1.4, and to the provisions of Articles 56(2) and 56(6) of the Directive, Arafer and ORR conclude that it is their duty to ensure that the charges and access conditions set out in the infrastructure manager's Network Statement are sufficiently clear, non-discriminatory and offer the required predictability for new operators to enter the market and design a business plan.

29. The following subsection (2.1) is therefore dedicated to observations on the charges and access conditions for the Channel Tunnel. Moreover, given the issues of performance raised by the stakeholders, Arafer and ORR will also ensure that the infrastructure manager has an appropriate performance scheme in place. A second subsection (2.2.) is thus dedicated to observations on operational performance and the performance scheme.

2.1 Charges and access conditions

2.1.1 Observations on access conditions

30. Several network access conditions should be more clearly presented in the 2018 Network Statement in order to provide a higher level of transparency for new entrants. In particular, three topics should be presented with more clarity:

- a) the contractual conditions that will be offered to new entrants and their repercussions on existing users of the Channel Fixed Link;

2. ANALYSE

28. Compte tenu du contexte économique présenté en section 1.4, et en application des dispositions des articles 56(2) et 56(6) de la Directive, l'Arafer et l'ORR estiment qu'ils sont tenus de veiller à ce que les redevances et les conditions d'accès présentés dans le document de référence de réseau du gestionnaire d'infrastructure soient suffisamment claires, non-discriminatoires et offrent la prévisibilité dont les acteurs ont besoin pour entrer sur le marché et élaborer leur plan d'affaires.

29. La sous-section (2.1) suivante est donc dédiée aux observations sur les redevances et les conditions d'accès à la Liaison Fixe Transmanche. En outre, du fait des problèmes de performance auxquels les parties prenantes disent avoir été confrontées, l'Arafer et l'ORR considèrent qu'elles doivent veiller à ce que le gestionnaire d'infrastructure mette en place un régime de performance adéquat. Une deuxième sous-section (2.2) est ainsi dédiée aux observations relatives à la performance opérationnelle et au système d'amélioration de performance.

2.1 Redevances et conditions d'accès

2.1.1 Observations relatives aux conditions d'accès

30. Certaines conditions de l'accès au réseau devraient être présentées plus clairement dans le DRE 2018 afin d'accroître le niveau de transparence pour les nouveaux entrants. Trois 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) the mechanisms for allocation of capacity;
- c) the scheduling and coordination process.

The contractual conditions offered to new entrants

31. First, Eurotunnel should provide additional information in the 2018 Network Statement on the contractual conditions that will be offered to new entrants and their impact on actual users of the infrastructure. Indeed, considering the existing contracts and the fact that the Concession Agreement provides that users of the Channel Fixed Link should be offered a contract, it is of the utmost importance that current and prospective users of the Channel Fixed Link are able to understand the contractual terms and conditions that will prevail following the entry of new operators in the market. Therefore, the 2018 Network Statement should indicate:

- a) The conditions that would most likely be proposed by Eurotunnel;
- b) If, in the event of a new entry into the passenger rail transport market, the existing contracts would be amended and by what process.

The allocation of capacity

32. Second, the 2018 Network Statement should be supplemented with additional information on the allocation of capacity of the Channel Fixed Link. Indeed, in order to design their business plan, actual and prospective future users require knowledge of the availability of capacity in the Channel Fixed Link, with particular regard to the capacity that will be offered to new entrants. To fulfil this requirement, the 2018 Network Statement should at least indicate :

- b) les mécanismes d'allocation des capacités ;
- c) la procédure de programmation et de coordination.

Les conditions contractuelles offertes aux nouveaux entrants

31. En premier lieu, Eurotunnel devrait apporter plus d'informations dans le DRE 2018 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, il est primordial que les utilisateurs actuels et potentiels de la Liaison Fixe Transmanche soient en mesure de comprendre les conditions et les termes contractuels qui prévaudront suite à l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché. Aussi le DRE 2018 devrait-il indiquer :

- a) les conditions qui seraient susceptibles d'être offertes par Eurotunnel ;
- b) si, en cas de nouvelle entrée sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs, les contrats existants seraient modifiés et suivant quelles modalités.

L'allocation des capacités

32. En deuxième lieu, le DRE 2018 devrait être complété d'informations supplémentaires relatives à l'allocation des capacités de la Liaison Fixe Transmanche. En effet, pour l'élaboration de leur plan d'affaires, les utilisateurs existants et les nouveaux entrants potentiels ont besoin de connaître la disponibilité des capacités de la Liaison Fixe Transmanche s'agissant, en particulier, des capacités offertes aux nouveaux entrants. Pour satisfaire cette exigence, le document de référence du réseau 2018 devrait a minima indiquer :

- a) From which part of the Channel Fixed Link capacity the paths for new entrants in the freight and passenger activities would be obtained; Whether this capacity would be obtained from the capacity reserved under the RUC for the “Railways” (50%), or from the remaining capacity (50%) and from which part of the Channel Fixed Link’s existing capacity are taken the paths used by maintenance work;
- b) How many paths are offered for passenger and freight rail services during the different time periods (*i.e* peak period, off-peak period and intermediate period);
- c) Based on the prior utilisation rate of the Channel Fixed Link by current services and maintenance work, the approximate share of these paths that is available for new rail services during these different time periods.

- a) sur quelle part des capacités de la Liaison Fixe Transmanche seraient prélevés les sillons des nouveaux entrants pour les activités fret et voyageurs ; si ces capacités proviendraient 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 sont prélevés les sillons utilisés pour les travaux de maintenance ;
- b) 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) ;
- c) compte tenu des taux d’utilisation antérieurs de la Liaison Fixe Transmanche par les services existants et les travaux de maintenance, la part approximative de ces sillons disponible pour de nouveaux services ferroviaires pendant ces différentes périodes horaires.

The scheduling and coordination process

33. Third, in section 4.3.2 of the 2018 Network Statement, Eurotunnel presents a list of a “*decreasing order of priority*” to be applied “*in the process of coordinating capacity requests from applicants, during the resolution of conflicts between competing requests for the same capacities, or in potential future situations of congestion*”. However, Arafer and ORR emphasise that, according to the provisions laid down in article 45 of the Directive, the infrastructure manager is only allowed to give priority to specific services within the scheduling and coordination process in the situations set out in article 47 for congested infrastructure or 49 for specialised infrastructure.

La procédure de programmation et de coordination

33. Troisièmement, dans la section 4.3.2 du document de référence du réseau 2018, Eurotunnel 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* ». Cependant, conformément aux dispositions de l'article 45 de la directive, 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 aux articles 47 relatif aux infrastructures saturées et 49 relatif aux infrastructures spécialisées

34. The 2018 Network Statement should therefore be amended to clarify the procedure used for competing applications, with particular regard to the possible effects of the commitments made by Eurotunnel under the RUC.

35. In general, Eurotunnel should justify the criteria currently defined in the 2018 Network Statement with respect to the principles set out in Articles 39, 45 and 46 of the Directive, to ensure that infrastructure capacity is allocated in a fair and non-discriminatory manner.

2.1.2 Observations on charges

36. In this section, Arafer and ORR comment on section 6 of Eurotunnel's 2018 Network Statement dedicated to charges.

37. In general, they have checked that it clearly and transparently provides all the information necessary for any applicant to access the Channel Fixed Link in a fair and non-discriminatory manner. As required by Article 56(2) and 56(6) of the Directive, Arafer and ORR have sought to check whether the Network Statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants. Arafer and ORR have also checked whether the charges set by the infrastructure manager are non-discriminatory and comply with Section 2 of Chapter IV of the Directive on the rules and principles on Infrastructure and services charges.

34. Le DRE 2018 devrait donc être modifié pour clarifier la procédure applicable en cas de demandes concurrentes, notamment au regard des effets éventuels des engagements pris par Eurotunnel au titre du RUC.

35. De façon générale, Eurotunnel devrait justifier l'ensemble des critères définis dans le document de référence du réseau 2018 s'agissant du respect des principes fixés par les articles 39, 45 et 46 de la directive, afin d'assurer que la capacité de l'infrastructure est allouée de façon équitable et non discriminatoire.

2.1.2 Observations relatives à la tarification

36. Dans cette section, l'Arafer et l'ORR présentent leurs observations sur la section 6 du DRE 2018 relative à la tarification.

37. De façon générale, ils se sont attachés à vérifier que le DRE 2018 présente de manière claire et transparente l'ensemble des informations nécessaires pour que tout candidat puisse accéder à la Liaison Fixe Transmanche dans des conditions équitables et non-discriminatoires. Comme les articles 56(2) et 56(6) de la Directive le prévoient, l'Arafer et l'ORR ont cherché à vérifier que le document de référence du réseau ne comporte pas de clauses discriminatoires ou n'octroie pas au gestionnaire d'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. L'Arafer et l'ORR se sont également attachés à vérifier que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas discriminatoires et qu'elles sont conformes aux règles et principes de tarification de l'infrastructure et des services définis dans la section 2 du chapitre VI de la directive.

38. Their comments are organized according to the following themes:

- a) The structure and development of access charges (the access charges offers, the relationship between charges and costs and the indexation of charges);
- b) The ETICA scheme⁴.

a. The structure and development of access charges

Adjustments applied to access charges

39. In general, Arafer and ORR's view is that the presentation and transparency of the applicable charging principles, as well as that of the resulting charges for the use of the infrastructure should be improved. Arafer and ORR note also that section 6.1.2 of the 2018 Network Statement states that the "*charging principle of long term costs recovery through access charges underpins the economic model for private funding of the Fixed Link. The applicability of this principle to the Channel Fixed Link has been **validated**⁶ by the European Commission and by the IGC, and its application within the charging structure of the Usage Contract has been demonstrated to the IGC-JEC*" (). This paragraph should be removed as it is neither for the European Commission nor the IGC to validate Eurotunnel's charging model.

40. The relationship between Eurotunnel's proposed charge structure and its actual and forecast costs lacks transparency. In particular Eurotunnel does not identify the costs directly incurred. Furthermore, Arafer and ORR

⁴ Eurotunnel Incentive for Capacity Additions.

⁵ Eurotunnel Incentive for Capacity Additions.

⁶ Emphasis added.

⁷ Surlignement ajouté.

38. Leurs commentaires sont organisés autour des thématiques suivantes :

- a) la structure et l'évolution des redevances d'accès (les modulations appliquées aux redevances, la relation entre les redevances et les coûts et l'indexation des redevances) ;
- b) l'initiative ETICA⁵.

a. La structure et l'évolution des redevances d'accès

Les modulations appliquées aux redevances d'accès

39. De manière générale, l'Arafer et l'ORR estiment que la présentation et la transparence des principes de tarification applicables et leur déclinaison en redevances d'utilisation de l'infrastructure devraient être améliorées. L'Arafer et l'ORR notent également que la section 6.1.2 du DRE 2018 précise que « *le principe de tarification de recouvrement des coûts à long terme à travers les péages est le fondement du modèle économique de financement privé du Lien Fixe. L'applicabilité de ce principe au Lien Fixe Transmanche a été **validé**⁷ par la Commission Européenne et par la CIG, et son application dans la tarification de la Convention d'Utilisation a été démontrée au CBE-CIG* ». Cette mention doit être supprimée du fait qu'il n'est aujourd'hui pas du ressort de la Commission Européenne ou de la CIG de valider le modèle de tarification d'Eurotunnel.

40. La relation entre la structure tarifaire proposée par Eurotunnel et ses coûts réels et prévisionnels manque de transparence. Eurotunnel n'identifie pas, en particulier, les coûts directement imputables. L'Arafer et l'ORR

understand that Eurotunnel's current charges to Eurostar (the only rail passenger operator) are actually based on the RUC not the Network Statement and it is not demonstrated how the charges in the RUC are consistent with those in the Network Statement. The table in Annex 4 is a useful step in trying to provide the reconciliation between the RUC charges and the charges defined in the Network Statement but it should be more clearly explained. Moreover, there is no explanation for stakeholders of the method used to convert the charges in the RUC to the charging scales provided in the network statement.

41. Annexes 3 and 4 of the Network Statement set out charging scales for freight and passenger services, with a separate table for each of the corresponding offers. Arafer and ORR think that an additional table presenting the access and reservation fees of all offers should be included to allow stakeholders to compare the different offers more easily.

42. The scale of charges payable by freight trains and passenger trains consists of four separate "Offers", for which the charge levels are subject to adjustments according to the following three criteria:

- a) regularity of use of train paths;
- b) time between date of reservation and date of use of train path;
- c) type of service (traffic described as "empty passenger trains" or "light-running" in contrast to commercial traffic).

comprennent en outre que les redevances actuellement facturées à Eurostar (seul opérateur de transport ferroviaire de passagers) sont en réalité fondées sur le RUC et non sur le document de référence du réseau. Or, la cohérence entre la tarification prévue par le RUC et celle qui est définie par le document de référence du réseau n'est pas établie. Le tableau figurant en Annexe 4 constitue une avancée notable pour tenter de réconcilier la tarification prévue par le RUC et celle qui est définie dans le cadre du document de référence du réseau. Pour autant, aucune explication n'est fournie pour permettre 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.

41. Les annexes 3 et 4 du document de référence du réseau présentent les barèmes de tarification pour les trains de passagers et de fret. Chacune des offres correspondantes fait l'objet d'une présentation dans un tableau distinct. L'Arafer et l'ORR estiment qu'un tableau supplémentaire détaillant les droits d'accès et de réservation de toutes les offres devrait être inclus pour permettre aux parties prenantes de comparer plus aisément les différentes offres.

42. Le barème de tarification applicable aux trains de fret et de passagers prévoit quatre « Offres » distinctes, pour lesquelles les redevances font l'objet de modulations en fonctions des trois paramètres suivants :

- a) la régularité d'utilisation des sillons ;
- b) le délai entre la date de réservation et la date d'utilisation du sillon ;
- c) le type de service (circulation dites « rames voyageurs à vide » ou « haut-le-pied », par opposition aux circulations commerciales).

43. Arafer and ORR think that Eurotunnel should provide better justification for these adjustments, with regard to the requirements of the Directive, and in particular with the charging principles and the corresponding exceptions to those principles laid down in Articles 31 and 32 of the Directive, respectively.

44. On this subject, Arafer and ORR noted in their recommendations regarding the 2017 Network Statement that sections 6.2 and 6.3 included an additional comment to explain that the breakdown of the proposed charges scales into four separate offers was based on Article 26 of Directive 2012/34/EU. A sentence has been added to the 2018 Network Statement explaining that the four separate offers are “open to all Railway Undertakings without discrimination” and are “based on objective criteria [...] allowing to promote effective use of capacity (2012/34/EU art.26)”.

45. This attempt to demonstrate compliance by quoting Article 26 of the Directive is insufficient. A reference to Article 26 does not override the requirement that charges should comply with the charging principles laid down in Articles 31 and 32 of the Directive and that the 2018 Network Statement should demonstrate how they do so.

46. Furthermore, Arafer and ORR note that the structure and level of adjustments of charges differ between freight trains and passenger trains. For instance, the definition of peak periods is different for freight and passenger trains (*i.e.* the peak period extends from 17h to 22h in the evening for freight trains whereas for passenger trains the peak period during the evening is between 17h and 23h). Moreover, as Arafer and ORR pointed out in their recommendations on the 2017 Network Statement, the fees for reservation and access paid by freight trains are adjusted according to the timetabled period of use of the infrastructure and the speed of travel during “*off-peak periods*”. The charges applicable to passenger trains differ in this aspect, as only the reservation fee is variable according to the timetable period of traffic.

43. L'Arafer et l'ORR estiment qu'Eurotunnel devrait mieux justifier ces modulations au regard des dispositions de la directive, en particulier en ce qui concerne les principes tarifaires et les exceptions à ces principes définis respectivement aux articles 31 et 32 de la directive.

44. Sur ce point, l'Arafer et l'ORR avaient relevé, dans leurs recommandations relatives au DRE 2017, que les sections 6.2 et 6.3 incluaient un commentaire supplémentaire pour préciser que le découpage du barème proposé en quatre offres distinctes était fondé sur l'article 26 de la directive. Une précision a été ajoutée au DRE 2018 pour indiquer que les quatre offres distinctes sont « *ouvertes à toutes entreprise ferroviaire sans discrimination* » et qu'elles sont fondées sur « *des critères objectifs [...] permettant ainsi de promouvoir l'utilisation efficace des capacités* (article 26 de la directive 2012/34/UE) ».

45. Cette tentative de démonstration de la conformité de la tarification par référence à l'article 26 de la directive n'est pas suffisante. La référence à ces dispositions n'exonère pas le gestionnaire d'infrastructure de l'obligation de fixer des redevances conformes aux principes de tarification fixés par les articles 31 et 32 de la directive et de le démontrer dans le DRE 2018.

46. Par ailleurs, l'Arafer et l'ORR relèvent que la structure des modulations des redevances diffère entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises. A titre d'exemple, la définition des heures de pointe varie entre les trains de fret et de voyageurs (*i.e.* la période de pointe du soir s'étend de 17 heures à 22 heures pour les trains de marchandises alors que pour les trains de voyageurs cette période court de 17 heures et 23 heures). En outre, comme l'Arafer et l'ORR l'ont souligné dans leurs recommandations sur le DRE 2017, le droit de réservation et le droit de circulation applicables aux trains de marchandises sont modulés en fonction de la période d'utilisation de l'infrastructure et de la vitesse de circulation en « *période creuse* ». La tarification applicable aux trains de voyageurs diffère sur ce point, seul le droit de réservation étant modulé en fonction de la période horaire de circulation.

47. Likewise, Arafer and ORR observe that the level of adjustment of charges applied differs between freight and passenger trains. For example, the reservation fee and access fee paid by freight trains reserved under “Offer 2” (individual trains) and running during “off-peak periods” are 41% higher than charges paid by freight trains reserved under “Offer 1” (weekly trains) and running during the same period. By comparison, the percentage change between “Offer 1” and Offer 2” is only of 10% for passenger trains running during the same time period. In general, Arafer and ORR note that for freight trains, the variation of charges between the different time periods is heterogeneous amongst the offers, while it is homogeneous for passenger trains. **Eurotunnel should justify how the structure and levels of adjustments of charges applied for freight and passenger activities are consistent with the charging principles laid down in the Directive.** It should include an explanation of the purposes of these adjustments and their consistency with the charging principles of the Directive in order to increase transparency and clarify the economic signals of the charging system.

48. On this subject, Arafer and ORR also note that the 2018 Network Statement explains in section 6.1.2, regarding the rules and implementation of the European Union legislation charging principles, that the *“charges published in the Fixed Link Usage Annual Statement have been designed to provide fair and non-discriminatory open access reflecting the charging framework of the Usage Contract, entirely based upon the long term costs of the Fixed Link, in accordance with EC Directive 2012/34 (Art. 8.4 & 32.3) and with the Fixed Link Concession Agreement”.*

49. Arafer and ORR emphasise that Article 32(3), which Eurotunnel uses as a reference to justify is charging scale, does not exempt the charging framework from being compliant with other Articles in the Directive which underline the necessity of designing a charging system that does not create undue discrimination against applicants. This is the case with Articles 29(3), 32(5) and 56(2) of the Directive.

47. De même, l'Arafer et l'ORR constatent que le niveau des modulations appliquées diffère entre les trains de passagers et les trains de fret. En période creuse par exemple, le droit de réservation et le droit de circulation facturés aux trains de fret est 41 % plus élevé pour l'« Offre 2 » (trains individuels réservés) que pour l'« Offre 1 » (trains hebdomadaires réservés), alors que, pour les trains de passagers, la différence tarifaire entre ces deux Offres ne s'élève qu'à 10% pour la même période horaire. De manière générale, l'Arafer et l'ORR relèvent que, pour les trains de fret, la variation des redevances entre les différentes périodes horaires est hétérogène entre les « Offres » alors qu'elle est homogène pour les trains de passagers. **Eurotunnel devrait justifier de la conformité de la structure et du niveau des modulations appliquées aux trains de passagers et de fret avec les principes tarifaires posés par la directive.** Il devrait préciser les objectifs visés par ces modulations et la conformité avec les principes définis par la directive afin d'accroître la transparence et de clarifier les signaux économiques associés au système de tarification.

48. A ce sujet, l'Arafer et l'ORR constatent également que, dans sa section 6.1.2 relative à la réglementation et l'application des principes de tarification du droit communautaire, le DRE 2018 précise que *« les tarifs publiés dans le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe ont été conçus de manière à fournir un accès libéralisé équitable et non-discriminatoire reflétant le cadre de la tarification de la Convention d'Utilisation, entièrement fondé sur les coûts à long terme de la Liaison Fixe, conformément à la Directive 2012/34/UE (Art. 8.4 & 32.3) et à la Concession de la Liaison Fixe Transmanche ».*

49. L'Arafer et l'ORR soulignent que l'article 32.3 de la directive 2012/34/UE, auquel Eurotunnel fait référence pour justifier son barème tarifaire, n'exempte pas de la conformité à d'autres dispositions de la directive, notamment ses articles 29(3), 32(5) et 56(2), qui imposent, en particulier, que le dispositif de tarification n'emporte pas de risque de discrimination à l'égard des candidats.

50. In particular, Article 32(5) of the Directive states that Member States shall ensure that comparable services in the same market segment are subject to the same charges in order to ensure that the charging system does not create undue discrimination. Thus, **Eurotunnel should demonstrate how the Network Statement complies with this provision of the directive.**

51. Arafer and ORR question the reference to Article 8(4) of the Directive presented in section 6.1.2 regarding the rules and implementation of the European Union legislation charging principles. Indeed, this article, which relates to the “*financing of the infrastructure manager*”, does not exempt the charging framework from being compliant with Articles 31 and 32 of Directive.

Supplementary charges in the event of technical breakdown

52. Arafer and ORR noted in their recommendations on the 2017 Network Statement that the charging regime for freight transport allowed an increase in the access fee “*in the event of breakdown of a rail freight train in the Channel Fixed Link involving a prolonged stationary period, in particular for recurring failures*”.

53. On this subject, Arafer and ORR commented that “*Eurotunnel should specify how far this increment conforms to the principles of Directive 2012/34/EU, and to present the method followed to work out this increment*”⁸.

50. L'article 32(5) de la directive prévoit, en particulier, que les Etats Membres veillent à ce que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances afin d'assurer que le cadre tarifaire ne crée pas de discrimination. Ainsi, **Eurotunnel devrait démontrer la conformité du document de référence du réseau avec cette disposition de la directive.**

51. L'Arafer et l'ORR s'interrogent sur la référence à l'article 8(4) de la directive présentée dans la section 6.1.2 relative à la réglementation et à l'application des principes de tarification du droit communautaire. En effet, cet article, relatif au « *financement du gestionnaire de l'infrastructure* », n'exempte pas le cadre tarifaire d'une conformité aux articles 31 et 32 de la directive.

Les frais supplémentaires en cas de panne technique

52. Dans leurs recommandations relatives au DRE 2017, l'Arafer et l'ORR ont relevé que le cadre tarifaire pour les trains de fret prévoyait que des frais supplémentaires soient appliqués au droit de circulation « *en cas de panne technique d'un train de marchandises dans le Lien Fixe Transmanche avec une durée d'immobilisation prolongée, notamment pour les défaillances récurrentes* ».

53. Sur ce point, l'Arafer et l'ORR avaient demandé à Eurotunnel de « *préciser dans quelle mesure cette majoration est conforme aux principes de la directive ainsi que de présenter la méthode utilisée pour déterminer cette majoration* »⁹.

⁸ Arafer and ORR also noted that Eurotunnel should explain what « *prolonged stationary period* » and « *recurring failures* » cover.

⁹ L'Arafer et l'ORR avaient également souligné qu'Eurotunnel devait préciser ce que recouvrent la “*durée d'immobilisation prolongée*” et les “*défaillances récurrentes*”.

54. In section 6.2, the 2018 Network Statement now refers to section 7.2 and paragraph E of Annex 3 which provides additional explanations on the imposition of additional charges in the event of the breakdown of a rail freight train. Section 7.2 of the 2018 Network Statement presents the “penalties for performance incidents comprised within the charging regime”. It explains that “where a Railway Undertaking operating a rail freight train or a passenger train experiences a technical fault or operational incident leading to a stoppage in the Channel Fixed Link exceeding 15 minutes [...] the Railway undertaking will be liable for the additional charges specified in paragraph E of Annex 3 (freight trains) or Annex 4 (passenger trains)”.

55. Paragraph E of Annex 3 details the access charge that a freight train should pay in the event of a technical breakdown involving a stationary period exceeding 15 minutes. Arafer and ORR understand from Eurotunnel’s responses to their recommendations on the 2017 Network Statement that this additional charge is intended to be an economic signal to encourage the use of reliable equipment.

56. Arafer and ORR note that passenger trains are also subject to a supplementary charge in the event of technical failure in the Channel Fixed Link, as specified in paragraph E of Annex 4. This charge is to be paid for the shunting service provided by Eurotunnel and, according to Eurotunnel, it amounts to 7500 euros per rescued train. Unlike the charge applied to freight trains, the charge paid by passenger trains does not seem to be based on a clear threshold set out in the Network Statement. Furthermore, section 6.3 of the 2018 Network Statement containing the rules of the charging regime for passenger transport does not include any information presenting this supplementary charge, as is included for freight trains in section 6.2 of the 2018 Network Statement.

54. En sa section 6.2, le DRE 2018 fait désormais référence à la section 7.2 et au paragraphe E de l’annexe tarifaire 3, lesquelles apportent des informations additionnelles relatives aux frais supplémentaires appliqués en cas de panne technique d’un train de marchandises. La section 7.2 du DRE 2018 présente les « pénalités pour perturbation de performance comprises dans le système de tarification ». Elle précise que « lorsqu’une entreprise ferroviaire exploitant un train de marchandises ou de voyageurs connaît une défaillance technique ou incident opérationnel conduisant à une immobilisation dans le Lien Fixe Transmanche dépassant 15 minutes [...] l’entreprise ferroviaire sera exposée aux charges supplémentaires définies au paragraphe E de l’Annexe 3 (trains de marchandises) ou de l’Annexe 4 (trains de voyageurs) ».

55. Le paragraphe E de l’annexe 3 détaille le droit de réservation à acquitter par un train de fret en cas de panne technique entraînant une durée d’immobilisation supérieure à 15 minutes. L’Arafer et l’ORR comprennent, d’après les réponses d’Eurotunnel à leurs recommandations sur le DRE 2017, que ces frais supplémentaires visent à constituer un signal économique incitatif à l’utilisation d’un matériel fiable.

56. L’Arafer et l’ORR constatent que les trains de passagers sont également soumis à des frais supplémentaires en cas de panne technique dans la Liaison Fixe Transmanche, comme cela est précisé dans le paragraphe E de l’Annexe 4. Ce montant, qui s’élève à 7 500 euros par train secouru, correspond, d’après Eurotunnel, à la contrepartie du service de manœuvre qu’il fournit. A la différence des trains de fret, l’application de ces frais pour les trains de voyageurs semble ne pas dépendre d’un seuil minimal fixé dans le document de référence du réseau. En outre, la section 6.3 du DRE 2018 relative aux règles du système de tarification applicable au transport de voyageurs ne fait pas mention de ces frais supplémentaires, alors que la section 6.2 du DRE 2018 l’inclut pour les trains de fret.

57. In order to improve transparency and provide equal access conditions to railway undertakings, **the 2018 Network Statement should present the information regarding supplementary charges in the event of technical breakdown in a similar way, for both passenger and freight trains.**

58. Moreover, in order to increase transparency and clarify the economic signals of the charging system and the performance scheme, the 2018 Network Statement should clearly distinguish between infrastructure charges and the charges relating to the performance scheme, such as the penalties for technical breakdown in the Channel Fixed Link.

Supplementary charges in the event of delay of trains

59. Arafer and ORR noted in their recommendations on the 2017 Network Statement that the charging scheme applied to freight trains and presented in Annex 3 allowed Eurotunnel to apply higher charges in case of delay. Indeed, *“in the case of trains running late or early compared with their reserved time period, the charge for the reserved train path will apply up to a limit of 10% of the annual movements of this train (excluding delays caused by external IMs). Beyond this threshold, the charges of Offer 3 will apply”*.

60. Arafer and ORR understand from Eurotunnel’s responses to their recommendations on the 2017 Network Statement that this charge is intended to be a deterrent within the charging system against improper planning and usage practices.

57. Afin d’accroître la transparence et d’offrir des conditions d’accès équitables aux entreprises ferroviaires, **le DRE 2018 devrait présenter les informations relatives aux frais supplémentaires applicables en cas de panne technique de manière homogène pour les trains de fret et les trains de passagers.**

58. En outre, afin d’améliorer la transparence et de clarifier les signaux économiques associés au cadre tarifaire et au système d’amélioration des performances, le DRE 2018 devrait distinguer clairement les redevances d’accès des paiements associés au système d’amélioration des performances, tels que les frais/pénalités en cas de panne technique dans la Liaison Fixe Transmanche.

Les frais supplémentaires en cas de retard des trains

59. Dans leurs recommandations relatives au DRE 2017, l’Arafer et l’ORR ont relevé que le cadre tarifaire appliqué aux trains de marchandises et présenté dans l’Annexe 3 permettait à Eurotunnel d’appliquer des frais supplémentaires en cas de retard. En effet, *« pour les trains circulant en retard ou en avance par rapport à la période horaire réservée, le prix applicable est celui du sillon réservé dans la limite de 10% des circulations annuelles de ce train (hors retards causés par GI externes), ou celui de l’Offre 3 au-delà de ce seuil »*.

60. L’Arafer et l’ORR comprennent, d’après les réponses d’Eurotunnel à leurs recommandations relatives au DRE 2017, que cette redevance vise, au sein du système tarifaire, à dissuader le recours à des pratiques inappropriées de planification et d’utilisation des sillons.

61. Arafer and ORR consider that any price signal which aims to “[...] *encourage railway undertakings and the infrastructure manager to minimize disruption and improve the performance of the railway network [...]*” in accordance with Article 35 of the Directive should be shown clearly in the performance scheme. **The higher charges for freight trains should thus be justified by Eurotunnel with regard to this requirement.**

Administration charges

62. In their recommendations on the 2017 Network Statement, Arafer and ORR pointed out that “Offer 1” for freight trains does not include a specific charge for administration costs contrary to the other “Offers”.

63. Arafer and ORR note that in the 2018 Network Statement Eurotunnel has changed Annex 3 to explain why the administration charge is not applied to “Offer 1”. That explanation helps to increase transparency and the stakeholders’ understanding of charges.

64. The 2018 Network Statement specifies that the administration fee “*is not applied in the event of a simple request for pre-established paths, which is indeed the case for the reserved weekly paths*”, reserved through “Offer 1”.

65. However, freight train paths reserved under “Offers” 2, 3 and 4 pay 7500 euros per contract. It is now specified that “*this charge is not applied in the event of a simple request for pre-established paths, within the limit of one order per month and per operator – this charge applies to special paths outside the pre-established catalogue, and to repetitive requests*”. Arafer and ORR think that this explanation would benefit from clarification in order to improve transparency.

61. L’Arafer et l’ORR estiment que tout signal prix visant, conformément à l’article 35 de la directive, à « *encourage[r] les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l’infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire [...]* », devrait être clairement identifié au sein du système d’amélioration des performances. **Les frais supplémentaires appliqués aux trains de fret devraient ainsi être justifiés par Eurotunnel au regard de cette disposition.**

Les frais de dossier

62. Dans leurs recommandations relatives au DRE 2017, l’Arafer et l’ORR ont mis en avant que l’« *Offre 1* » pour les trains de fret n’incluait pas de frais de dossier spécifiques, contrairement aux autres « *Offres* ».

63. L’Arafer et l’ORR constatent qu’Eurotunnel a modifié l’annexe 3 du DRE 2018, qui précise désormais les raisons pour lesquelles les frais de dossier ne s’appliquent pas pour l’« *Offre 1* ». Cette explication contribue à accroître la transparence et la compréhension des redevances par les parties prenantes.

64. Le DRE 2018 précise que les frais de dossier « *ne sont pas appliqués dans le cas d’une demande simple de sillons préétablis, ce qui est précisément le cas pour les sillons hebdomadaires réservés* », qui sont réservés en utilisant « l’Offre 1 ».

65. Les montants à acquitter par les trains de fret réservés en utilisant les « *Offres* » 2, 3 et 4 s’élèvent en revanche à 7 500 euros par contrat. Il est désormais précisé que « *ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d’une demande simple de sillons préétablis, dans la limite d’une commande par mois et par opérateur – ces frais s’appliquent aux sillons spéciaux hors catalogue de sillons préétablis, et aux demandes répétitives* ». L’Arafer et l’ORR estiment que cette précision mériterait d’être clarifiée afin d’améliorer la transparence.

66. Eurotunnel should also provide more detailed justification of the compliance of those administration charges with the charging principles laid down in the Directive.

67. Moreover, Eurotunnel should explain why passenger trains have to pay administration charges for all “Offers”, even in the case of pre-established paths which applies to paths being reserved under “Offer 1”.

68. Eurotunnel explains in Annex 4 of the 2018 Network Statement, that it “may [renounce] to apply the administration charge for Offer 1 contracts where the Railway Undertaking maintains a documentation system particularly reliable and efficient in order to facilitate the audit of traffic units, allowing Eurotunnel to minimize its administrative workload in the implementation of its verification requirements to its full satisfaction”.

69. To ensure equal treatment and equal access conditions for freight and passenger train operators, the 2018 Network Statement should explain what is meant by a “documentation system particularly reliable and efficient”. In addition, it should detail the reasons why this condition applies only to passenger trains and not to freight trains.

Relationship between access charges and infrastructure manager’s costs

70. In their recommendations on the 2017 Network Statement, Arafer and ORR noted that it “does not provide clarification of the relationship between Eurotunnel’s proposed charge structure and the actual or future costs”. Since the 2018 Network Statement has not been changed on this point, Arafer and ORR repeat the observation. In this regard, Arafer and ORR were unable to address the problem properly in the absence of a response in due time from Eurotunnel to their information request.

66. Eurotunnel devrait également justifier de manière plus détaillée la conformité de ces frais de dossier avec les principes de tarification posés par la directive.

67. De plus, Eurotunnel devrait expliquer les raisons pour lesquelles les trains de voyageurs doivent s’acquitter de frais de dossier pour toutes les « Offres », même dans le cas de sillons préétablis réservés sous l’« Offre 1 ».

68. Dans l’annexe 4 du DRE 2018, Eurotunnel précise qu’il « pourra renoncer à l’application des frais de dossier de contrat Offre 1 lorsque l’EF maintient des systèmes de documentation particulièrement fiables et efficaces afin de faciliter l’audit des unités de trafic, permettant de minimiser la charge administrative d’Eurotunnel dans la mise en œuvre de ses besoins de vérification à son entière satisfaction ».

69. Afin de garantir des conditions d’accès équitables pour les opérateurs de trains de marchandises et de voyageurs, le DRE 2018 devrait préciser ce que recouvre des « systèmes de documentation particulièrement fiables et efficaces ». En outre, Eurotunnel devrait détailler les raisons pour lesquelles les frais de dossier ne s’appliquent pas suivant les mêmes critères pour les trains de passagers et de fret.

La relation entre les redevances d’accès et les coûts du gestionnaire de l’infrastructure

70. Dans leurs recommandations relatives au DRE 2017, l’Arafer et l’ORR ont relevé que le DRE « n’explicite pas la relation entre la structure des redevances proposées par Eurotunnel et les coûts actuels ou futurs ». Le DRE 2018 n’ayant pas été modifié sur ce point, l’Arafer et l’ORR renouvellent cette observation. A cet égard, l’Arafer et l’ORR n’ont pas été en mesure d’examiner cette question dans de bonnes conditions du fait qu’Eurotunnel n’a pas répondu dans les temps à la demande d’information qui lui a été adressée.

71. Following this comment on the 2017 Network Statement, Eurotunnel indicated that applicants have little interest in understanding how an exclusive private funding of the infrastructure was achieved. Eurotunnel believes that applicants just need certainty for the charging formula to be maintained, which is secured through the long term stability provided by the Treaty, the Concession and the RUC.

72. Arafer and ORR disagree with this statement. Evidence from stakeholders demonstrates that this subject is of importance to users of the Channel Fixed Link. In this regard, the information provided on the recovery of costs (and principally of long term costs) through charges is insufficient and, therefore, lacks transparency.

73. As an example, while various rates of return are quoted in the 2018 Network Statement (11.7% and 3%), no methodological explanation is provided to justify these values.

74. On this topic, Arafer and ORR had already pointed out in their recommendations on the 2017 Network Statement that it would improve transparency if Eurotunnel were able to clarify what the rate of return on investment on long term costs of 3% represents.

75. Eurotunnel's position is that the rate of 3% represents both the current forecast lifetime investment rate of return of the project and also the annual value of the basic return on investment for railway activities.

76. Nevertheless, Eurotunnel has not made any modification to the 2018 Network Statement to set out clearly what this figure represents. **Eurotunnel should provide more information about how this figure was calculated and what it represents as it is essential to the stakeholders' understanding of the costs that are recovered through charges.**

71. A la suite de cette remarque sur le DRE 2017, Eurotunnel a indiqué que les candidats n'ont que peu d'intérêt à comprendre la façon dont un financement de l'infrastructure exclusivement privé a été réalisé. Eurotunnel considère que les candidats ont pour seul besoin d'être certains que la formule tarifaire sera maintenue, ce qui se trouve garanti par la stabilité de long terme offerte par le Traité, la Concession et le RUC.

72. L'Arafer et l'ORR sont en désaccord avec cette affirmation. Il ressort de l'instruction que cette question est importante pour les usagers de la Liaison Fixe Transmanche. A cet égard, les informations fournies sur le recouvrement des coûts (et principalement sur les coûts à long terme) par les redevances ne sont pas suffisantes et, partant, manquent de transparence.

73. A titre d'exemple, le DRE 2018 mentionne plusieurs taux de retour sur investissement (11,7% et 3%) mais aucune explication méthodologique n'est donnée pour justifier ces valeurs.

74. A ce sujet, l'Arafer et l'ORR avaient déjà souligné, dans leurs recommandations sur le DRE 2017, que la transparence du document de référence du réseau serait améliorée si Eurotunnel clarifiait ce que représente le taux de retour sur investissement sur les coûts à long terme de 3%.

75. D'après Eurotunnel, le taux de 3% représente à la fois la prévision actuelle du taux de retour sur investissement du projet et la valeur annuelle du retour sur investissement des activités ferroviaires.

76. Néanmoins, Eurotunnel n'a introduit aucune modification dans le DRE 2018 pour expliciter de manière claire ce que ces chiffres représentent. **Eurotunnel devrait fournir plus d'informations détaillant la méthode de calcul mobilisée et ce que ces taux de retour représentent, dans la mesure où il est essentiel que les parties prenantes comprennent la nature des coûts recouverts par les redevances.**

77. In the same context, Eurotunnel should update Annex 7 (*“Open Access Statistical Declaration”*), to which section 6.1.2 of the 2018 Network Statement refers, and annex it directly to the Network Statement.

78. Eurotunnel indicated in response to Arafer and ORR’s recommendations on the 2017 Network Statement that it was willing to publish updates of the *“Open Access Statistical Declaration”*. However, Eurotunnel thinks that the information in Annex 7 represents an additional form of statistical reporting aimed at further promoting transparency and includes information which goes beyond the scope of the mandatory Network Statement contents required by the Directive. In Eurotunnel’s opinion, it is therefore not appropriate for this information to be included directly in the Network Statement.

79. Arafer and ORR think that the publication of updated data on long term costs and the corresponding return on investment does not go beyond the scope of the mandatory contents of a Network Statement, as defined in Annex IV to the Directive. Indeed, paragraph 2 of Annex IV to the directive indicates that the Network Statement *“shall contain appropriate details of the charging scheme as well as sufficient information on charges [...]. It shall detail the methodology, rules and, where applicable, scales used for the application of articles 31 to 36, as regards both costs and charges”*.

80. On that basis, Arafer and ORR believe that the provision of updated data from the Open Access Statistical Declaration annexed directly to the Network Statement is essential to improving transparency on the costs recovered through charges.

77. Sur ce même sujet, Eurotunnel devrait mettre à jour l’annexe 7 (« *Déclaration Statistique Open Access* ») à laquelle la section 6.1.2 du DRE 2018 fait mention et l’annexer directement au DRE.

78. En réponse aux recommandations de l’Arafer et de l’ORR relatives au DRE 2017, Eurotunnel a indiqué être enclin à publier des mises à jour de cette « *Déclaration Statistique Open Access* ». Cependant, Eurotunnel considère que les informations fournies dans l’annexe 7 sont des informations statistiques supplémentaires qui visent à améliorer la transparence et qui vont au-delà des obligations fixées par la directive en matière de contenu du document de référence du réseau. Eurotunnel estime ainsi que la publication de ces informations directement dans le DRE n’est pas appropriée.

79. L’Arafer et l’ORR estiment que la publication de données mises à jour sur les coûts de long terme et les informations correspondantes sur le taux de retour sur investissement ne va pas au-delà des obligations de la directive quant au contenu du document de référence du réseau définies à l’annexe IV. Le paragraphe 2 de l’annexe IV de la directive dispose en effet que le document de référence du réseau « *contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que les informations suffisantes sur les redevances [...]. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31 à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances* ».

80. Sur ce fondement, l’Arafer et l’ORR estiment que la publication des données actualisées dans la « *Déclaration Statistique Open Access* », annexée directement au DRE, est essentielle pour améliorer la transparence relative aux coûts couverts par les redevances.

Indexation of access charges for freight transport

81. Section 6.1.2 of the 2018 Network Statement explains that “for the 2018 working timetable, the rail freight charging scales remain unchanged compared with 2017 and since the amended versions of the 2014/2015 Annual Statements published on 1/6/2014, thus equating to further reductions in real terms”.

82. The transparency and predictability of freight train charges would be improved if the 2018 Network Statement indicated the conditions and the period of time during which these charges would be unchanged.

Indexation of access fee per passenger

83. Regarding passenger train charges, Annex 4 of the 2018 Network Statement explains that “the access fee per passenger is denominated in pounds and in euros at January 2015 prices, with these amounts being indexed on a monthly basis using inflation indices (pounds: RPI all items / euros: IPC France entire, hors tabac), decreased by an annual factor of -1.1%”. Annex 4 also includes a table presenting the “inflation forecasts for the indexation of Access Fees from 2015 prices (Offers 1, 2 & 3)”. Eurotunnel indicates that the inflation indices presented are “estimates for indicative purposes only. Actual Access Fees are invoiced monthly based on actual inflation indices as published by ONS & INSEE”.

84. This table raises some questions. First, the table provides the actual value of the access fee per passenger for January 2016 and forecasts of the same charge for January 2017 and January 2018. The method used to index charges consists of an annual indexation comparing the inflation indices values of January. However, as indicated in each “Offer” in Annex 4, the access fee per passenger is to be indexed on a monthly basis. Arafer and

L’indexation des redevances d’accès pour les services de fret

81. La section 6.1.2 du DRE 2018 précise que « pour l’horaire de service 2018 le barème tarifaire marchandises reste inchangé par rapport à 2017 et depuis les versions révisées 2014 et 2015 du Document de Référence Annuel 2014 publiées le 1/6/2014, aboutissant ainsi à de nouvelles réductions en termes réels ».

82. La transparence et la prévisibilité des redevances seraient améliorées si le DRE 2018 précisait les conditions et la période pour lesquelles les redevances des trains de fret devraient rester inchangées.

L’indexation du droit de circulation par passager

83. S’agissant du droit de circulation par passager, l’annexe 4 du DRE 2018 indique que « le droit de réservation par passager est exprimé en livres et en euros en valeur de Janvier 2015, dont les montants sont indexés mensuellement par rapport aux indices d’inflation (livres : RPI all items / euros : IPC France entière, hors tabac), minorés d’un facteur annuel de -1.1% ». L’annexe 4 inclut aussi un tableau qui présente les « prévisions d’inflation pour l’indexation des Droits de Circulation à partir des valeurs 2015 (Offres 1, 2 & 3) ». Eurotunnel précise que les indices d’inflation présentés sont « des estimations à fin indicative. Les redevances réelles de Circulation sont facturées mensuellement sur la base des indices d’inflation réelles publiés par ONS & INSEE ».

84. Ce tableau soulève plusieurs questions. En premier lieu, il présente la valeur constatée du droit de circulation par passager pour janvier 2016 et les montants prévisionnels de cette redevance pour janvier 2017 et janvier 2018. La méthode utilisée pour indexer les redevances consiste en une indexation annuelle à partir de l’évolution annuelle de la valeur des indices au mois de Janvier. Néanmoins, comme cela est précisé pour chaque

ORR think that this table would be more useful if the methodology used to prepare the estimate of the indicative values of the access fee per passenger were the same as that used in practice to inflate this charge.

85. Second, this table has been updated to include all the actual values for 2015 and the actual values for 2016 (where available). The table has also adjusted forecasts for 2016 (for the remaining forecasts) and 2017. A further column has been added with forecasts for 2018.

86. Arafer and ORR note that the 2017 and 2018 Network Statements show two different values for the same figure. While the 2017 Network Statement states that the IMP monthly value for January 2015 was of 124.5, the 2018 Network Statement presents a value equal to 98.85. Arafer and ORR think that the reason for this difference should be clarified.

87. Moreover, Eurotunnel has adjusted its forecasts of the annual variation of the inflation index for 2016 and 2017 downwards. For example, the expected annual inflation for 2016 presented in the 2017 Network Statement was 1.5% for the IMP (assimilated to the French index IPC) and 2.5% for the RPI, whereas in the 2018 Network Statement the 2016 inflation forecast of the IMP and the RPI is 0.3% and 1.8% respectively for the same year.

« Offre » de l'annexe 4, le droit de circulation par passager doit être indexé mensuellement. L'Arafer et l'ORR estiment que ce tableau serait plus utile si la méthode utilisée pour renseigner l'indexation prévisionnelle des droits de circulation des trains de passagers était la même que celle qui est mobilisée, en pratique, pour indexer cette redevance.

85. Deuxièmement, ce tableau a été actualisé avec les valeurs constatées pour les années 2015 et 2016 (lorsqu'elles étaient disponibles). Le tableau renseigne aussi les prévisions pour l'année 2016 (pour celles qui ont pu l'être) ainsi que les prévisions pour l'année 2017. Une colonne a également été ajoutée pour indiquer les prévisions relatives à l'année 2018.

86. L'Arafer et l'ORR relèvent que le DRE 2017 et le DRE 2018 présentent deux valeurs différentes pour la même variable. Si le DRE 2017 indique que la valeur mensuelle de l'indice IMP pour le mois de janvier 2015 est égale à 124,5, le DRE 2018 présente une valeur de 98,85. L'Arafer et l'ORR estiment que l'origine de cette différence devrait être clarifiée.

87. De plus, Eurotunnel a ajusté à la baisse ses prévisions relatives à la variation annuelle de l'indice d'inflation pour les années 2016 et 2017. A titre d'exemple, la variation annuelle prévue pour l'année 2016 dans le DRE 2017 s'élevait à 1,5% pour l'IMP (assimilé à l'indice français IPC) et 2,5% pour le RPI, alors que pour le DRE 2018 l'inflation prévisionnelle de l'IMP et du RPI est respectivement fixée à 0,3% et 1,8% pour cette même année.

88. Again, Arafer and ORR emphasise that information on the future indexation of charges should enable all applicants to benefit from a sufficient understanding on charges which will be invoiced to them, and from predictability in relation to the development of access charges. In particular, **Eurotunnel should clearly state whether charges are adjusted for the difference between actual inflation and Eurotunnel's forecast of inflation. Eurotunnel should also indicate the source of forecasts used to estimate these values.**

Indexation of reservation fee per train paid by passenger trains

89. Annex 4 of the 2018 Network Statement explains that the reservation fee per train paid for passenger trains *“is denominated in pounds and euros at 2015 prices, with these amounts being indexed on an annual basis using inflation indices (pounds: RPI all items / euros: IPC France entire, hors tabac). This reservation fee is subject to annual adjustments to reflect any variances in provisional and actual figures for train volumes, indexation, performance and costs (Energy, Insurance & Renewals adjustment)”*. Since the 2017 Network Statement, Annex 4 also includes a table presenting the *“Visibility over 5 years on Reservation Fees per Train in 2015 prices (Offer 1)”*.

90. Following our recommendations on the 2017 Network Statement, Eurotunnel has changed this table. First, the table now indicates that this fee is *“subject to annual adjustments to reflect any variances in provisional & actual vs. forecasts for volumes, indexation, performance and costs”*. In this respect, Arafer and ORR believe that **Eurotunnel should explain more clearly the method for making these adjustments.**

88. L'Arafer et l'ORR soulignent à nouveau que les informations relatives à l'indexation future des redevances devraient permettre aux candidats de bénéficier d'une bonne compréhension des redevances qui leur seront appliquées et d'une prévisibilité relative à leur évolution. En particulier, **Eurotunnel devrait préciser clairement si les redevances ont vocation à être ajustées pour compenser l'écart entre l'inflation constatée et les prévisions faites par Eurotunnel. Eurotunnel devrait également renseigner la source des prévisions utilisée pour estimer ces valeurs.**

L'indexation du droit de réservation par train payé par les trains des voyageurs

89. L'annexe 4 du DRE 2018 précise que le droit de réservation dont les trains de passagers doivent s'acquitter est *« exprimé en livres et en euros en valeur 2015, dont les montants sont indexés annuellement par rapport aux indices d'inflation (livres : RPI all items / euros : IPC France entière, hors tabac). Ce droit de réservation fait l'objet d'ajustements annuels pour refléter les éventuelles variations des chiffres prévisionnels et réalisés de volume de trains, d'indexation, de performance et de coûts (Energie, Assurances & ajustement Renouvellements). Depuis le DRE 2017, l'annexe 4 inclut un tableau présentant la « visibilité sur 5 ans des droits de réservation par train en valeur 2015 (Offre 1) ».*

90. Faisant suite aux recommandations sur le DRE 2017, Eurotunnel a modifié ce tableau. Premièrement, le tableau précise désormais que cette redevance est *« soumis[e] à ajustements annuels pour refléter les variations des prévisionnels et réalisés vs. projections de volume, d'indexation, de performance et de coûts »*. A cet égard, l'Arafer et l'ORR estiment qu'**Eurotunnel devrait expliquer de manière plus claire la méthode qu'il utilisera pour réaliser ces ajustements.**

91. Secondly, Eurotunnel has also added a sentence to the table indicating that *“the evolution of Reservation Fees for Offers 2, 3 & 4 is directly proportional to Reservation Fee for Offer 1, and can be simply derived pro-rata”*. Arafer and ORR think that the supplementary detail is unclear and the table should therefore be revised.

b. The ETICA Scheme

92.. Arafer and ORR believe that it would improve transparency if the detailed conditions of the ETICA initiative were annexed directly to the 2018 Network Statement, in addition to being published on Eurotunnel’s website. . Introduced in 2013, the ETICA Scheme aims to promote the development of new rail freight services by means of reduced charges

93. Moreover, section 6.5.1 of the 2018 Network Statement states that 2018 will be the last year in which this system of incentives for the development of new rail freight services will be applied. Therefore, they would hope that Eurotunnel will provide some visibility on what, if any, discounts may be applied beyond 2018.

2.2. Operational performance and performance scheme

94. Arafer and ORR have considered section 7 of the Network Statement in the context of the requirements of the Directive, which has now been fully implemented both in France and the UK. Eurotunnel is therefore obliged to ensure that the information it supplies in the Network Statement complies with those requirements.

91. Deuxièmement, Eurotunnel a également ajouté une précision pour ce tableau, selon laquelle *«l’évolution des Droits de Réservation pour les Offres 2, 3 & 4 est directement proportionnelle aux Droits de Réservation pour l’Offre 1, et peut se déduire par simple prorata »*. L’Arafer et l’ORR estiment que ces précisions supplémentaires n’apportent pas plus de clarté et que le tableau devrait, en conséquence, être révisé.

b. L’initiative ETICA

92. L’Arafer et l’ORR considèrent que la transparence serait améliorée si les conditions détaillées de l’initiative ETICA étaient annexées directement au DRE 2018, en plus d’être publiées sur le site internet d’Eurotunnel. Instauré en 2013, le système ETICA vise, au moyen de réductions tarifaires, à favoriser le développement de nouveaux services ferroviaires de fret.

93. De plus, la section 6.5.1 du DRE 2018 indique que 2018 sera la dernière année d’application de ce système d’encouragement au développement de nouveaux services ferroviaires de fret. Il serait donc souhaitable qu’Eurotunnel offre une certaine visibilité sur les éventuelles réductions qui pourraient être appliquées au-delà de 2018, le cas échéant.

2.2. La performance opérationnelle et le système d’amélioration des performances

94. L’ARAFER et l’ORR ont examiné la section 7 du DRE au regard des dispositions de la directive, laquelle a été entièrement transposée en France et au Royaume-Uni. Eurotunnel est par conséquent tenu d’assurer que les informations présentées dans le DRE sont conformes avec ces dispositions.

95. During the workshop organised by Arafer and ORR in 2016, stakeholders have insisted on the fact that operational performance in the Channel Fixed Link is important to their business needs and that delays can give rise to additional costs in some circumstances. Arafer and ORR also know that Eurotunnel's own shuttle business, though not covered by any of the conditions described in this Network Statement, can also be adversely affected by delays. This provides a further incentive for Eurotunnel to manage operational performance efficiently.

96. Arafer and ORR noted in 2016 the conclusion of negotiations regarding the agreement on the implementation of RUC provisions on operation, maintenance and renewal costs. In particular, in the context of performance management, Arafer and ORR consider the inclusion of provisions which make part of the costs payable to Eurotunnel contingent on its performance levels, quarter by quarter, to be highly positive. In addition, although this is not made explicit in the 2018 Network Statement, Arafer and ORR have been pleased to receive confirmation from Eurotunnel that the agreement includes "reopener provisions" which allow any new passenger railway undertaking to review the agreement's provisions with Eurotunnel. Arafer and ORR note however that this agreement does not apply to freight railway undertakings using the Channel Fixed Link.

97. In this context and with regard to the requirements of the Directive, Arafer and ORR have considered section 7 of the 2018 Network Statement.

98. Article 35 of the Directive states:

"1. Infrastructure charging schemes shall encourage railway undertakings and the infrastructure manager to minimise disruption and improve the performance of the railway network through a performance scheme. This scheme may include penalties for actions which disrupt the operation of the

95. A l'occasion de l'atelier de travail organisé par l'Arafer et l'ORR en 2016, les parties prenantes ont insisté sur le fait que la performance opérationnelle au sein de la Liaison Fixe Transmanche est importante pour leurs besoins commerciaux et que les retards peuvent, dans certaines circonstances, entraîner des coûts supplémentaires. Si l'activité de navette n'est pas l'objet du DRE, l'Arafer et l'ORR sont conscients du fait qu'elle puisse également être affectée par les retards. Pour Eurotunnel, cette situation emporte des incitations supplémentaires à gérer efficacement la performance opérationnelle.

96. En 2016, l'Arafer et l'ORR ont pu constater la finalisation des négociations relatives à l'accord d'application des dispositions du RUC concernant les coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement. S'agissant, en particulier, de la gestion de performance, l'Arafer et l'ORR accueillent favorablement l'introduction des dispositions consistant à ce qu'une partie du coût payé à Eurotunnel soit conditionnée aux niveaux de performance atteints par le gestionnaire d'infrastructure, trimestre par trimestre. En outre, bien que cela ne soit pas explicité dans le DRE 2018, l'Arafer et l'ORR ont, avec satisfaction, reçu la confirmation d'Eurotunnel que cet accord comporte des « clauses de revoyure », permettant à toute nouvelle entreprise de transport ferroviaire de passagers de revoir les termes de l'accord avec Eurotunnel. L'Arafer et l'ORR relèvent toutefois que cet accord ne s'applique pas aux entreprises de fret ferroviaire empruntant la Liaison Fixe Transmanche.

97. Dans ce contexte et au regard des dispositions de la directive, l'Arafer et l'ORR ont examiné la section 7 du DRE 2018.

98. L'article 35 de la Directive dispose que :

"1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce

network, compensation for undertakings which suffer from disruption and bonuses that reward better-than-planned performance”.

99. Arafer and ORR note that there is no acknowledgement in the 2018 Network Statement of payments for “*better-than-planned performance.*”

100. “*2. The basic principles of the performance scheme as listed in point 2 of Annex VI shall apply throughout the network*”.

3. The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 60 concerning amendments to point 2(c) of Annex VI. Thus point 2(c) of Annex VI, may be amended in the light of the evolution of the rail market and experience gained by regulatory bodies referred to in Article 55, infrastructure managers and railway undertakings. Such amendments shall adapt the classes of delay to the best practices developed by industry.

101. Point 2 of Annex VI to the Directive then contains the following:

“2. The performance scheme as referred to in Article 35 shall be based on the following basic principles:

- (a) In order to achieve an agreed level of performance and not to endanger the economic viability of a service, the infrastructure manager shall agree with applicants the main parameters of the performance scheme, in particular the value of delays, the thresholds for payments due under the performance scheme relative both to individual train runs and to all train runs of a railway undertaking in a given period of time;”*

système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions”.

99. L'Arafer et l'ORR relèvent que le DRE 2018 ne prévoit pas de paiements en cas de « *bonnes performances dépassant les prévisions* ».

100. “*2. Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI s'appliquent à l'ensemble du réseau.*

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne des modifications à apporter à l'annexe VI, point 2 c). Ainsi, le point 2 c) de l'annexe VI peut être modifié en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle visés à l'article 55, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Ces modifications adaptent les catégories de retard aux meilleures pratiques élaborées par le secteur”.

101. Le point 2 de l'annexe VI précise que :

“2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 repose sur les principes de base ci-après.

- a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée”.*

102. Arafer and ORR note that whilst the main parameters of Eurotunnel's performance scheme are set out in the 2018 Network Statement, it is not clear that these have been agreed with applicants. Further, overall performance targets, associated penalty payments and the value of delays are not defined, either for the infrastructure manager or for railway undertakings.

103. *“(b) The infrastructure manager shall communicate to the railway undertakings the working timetable, on the basis of which delays will be calculated, at least five days before the train run. The infrastructure manager may apply a shorter notice period in case of force majeure or late alterations of the working timetable;”*

104. Arafer and ORR believe that the allocation process and timetable described by Eurotunnel complies with this requirement.

105. *“(c) All delays shall be attributable to one of the following delay classes and sub-classes: [The annex sets out a comprehensive list of delay classes and sub-classes]”*

(d) Wherever possible, delays shall be attributed to a single organisation, considering both the responsibility for causing the disruption and the ability to re-establish normal traffic conditions;

106. Eurotunnel asserts that its delay attribution and allocation is compliant with the directive. However, **Eurotunnel should provide a more detailed explanation of both systems in the 2018 Network Statement so as to demonstrate compliance with the directive.**

102. Bien que les principaux paramètres du système d'amélioration des performances d'Eurotunnel soient présentés dans le DRE 2018, l'Arafer et l'ORR constatent qu'aucune précision n'est donnée pour indiquer si ces paramètres ont été fixés en accord avec les candidats. Les objectifs de performance globale, les modalités de paiement des pénalités associées et la valeur des retards ne sont en outre pas définis.

103. *b) Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.*

104. L'Arafer et l'ORR estiment que la procédure et le calendrier d'allocation des capacités présentés par Eurotunnel sont conformes avec cette exigence.

105. *“(c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes: [l'annexe détaille une liste exhaustive des catégories et sous-catégories des retards]”*

“(d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales”.

106. Eurotunnel affirme que l'attribution et l'allocation des retards est conforme à la directive. **Eurotunnel devrait cependant fournir plus de détails sur la classification des retards dans le DRE 2018 afin de justifier de la conformité avec la directive.**

107. (e) *The calculation of payments shall take into account the average delay of train services of similar punctuality requirements;*

108. Arafer and ORR have seen no indication that Eurotunnel has complied with this requirement. Specifically, there are no targets for “delay minutes” and “cancellations”. There appear to be no charges if a delay is below 15 minutes. **Eurotunnel should provide sufficient explanation to demonstrate compliance with the directive on this issue.**

109. (f) *The infrastructure manager shall, as soon as possible, communicate to the railway undertakings a calculation of payments due under the performance scheme. This calculation shall encompass all delayed train runs within a period of at most one month;*

110. Eurotunnel’s performance scheme does not generally give rise to performance payments. However poor performance can have other financial implications, both for Eurotunnel and for applicants. Section 7.2 of the 2018 Network Statement does set out financial payments for specific scenarios, but any applicable payments beyond these are not covered. **Eurotunnel should provide further clarity on this.**

111. (g) *Without prejudice to the existing appeal procedures and to the provisions of Article 56, in the case of disputes relating to the performance scheme, a dispute resolution system shall be made available in order to settle such matters promptly. This dispute resolution system shall be impartial towards the parties involved. If this system is applied, a decision shall be reached within a time limit of 10 working days;*

112. The 2018 Network Statement contains no specific description of a performance dispute resolution system provided by Eurotunnel to address performance scheme disputes. However, there is a footnote (in section 7 of the 2018 Network Statement) that references the dispute resolution system described in section 4.3.3 (for capacity allocation disputes) and notes that

107. “e) *Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires*”.

108. L’Arafer et l’ORR n’ont pas identifié d’éléments qui permettraient de justifier qu’Eurotunnel satisfait cette exigence. En particulier, aucun objectif relatif aux minutes de retard et aux annulations n’est défini. Il semble, en outre, qu’il n’y ait aucun paiement prévu en cas de retard inférieur à 15 minutes. **Eurotunnel devrait fournir plus d’explications sur ces points afin de justifier de la conformité avec la directive.**

109. “f) *Le gestionnaire de l’infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d’amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d’une période maximale d’un mois*”

110. Le système d’amélioration des performances d’Eurotunnel ne donne pas lieu à des paiements liés à la performance. Néanmoins, une mauvaise performance peut avoir un impact financier, tant pour Eurotunnel que pour les candidats. La Section 7.2 du DRE 2018 prévoit des pénalités financières pour des situations spécifiques mais elle ne précise pas les paiements applicables en dehors de ces cas précis. **Eurotunnel devrait clarifier ce point.**

111. “g) *Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l’article 56, en cas de litige concernant le système d’amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l’égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables*”.

112. Le DRE 2018 ne présente pas de description précise du système de règlement des litiges prévu par Eurotunnel qui permettrait de résoudre des différends relatifs au système d’amélioration des performances. Néanmoins, une note de bas de page (en section 7 du DRE 2018) fait référence au système de règlement des litiges décrit en section 4.3.3 (pour la résolution

this may be applied. **Arafer and ORR believe that this issue should be further developed in the 2018 Network Statement so as to ensure that applicants have access to a clear description of the manner in which disputes are to be settled.**

113. *“(h) Once a year, the infrastructure manager shall publish the annual average level of performance achieved by the railway undertakings on the basis of the main parameters agreed in the performance scheme”.*

114. Arafer and ORR note that there is no mention of this in the Network Statement. **Eurotunnel should remedy this by publishing the required information.**

des conflits dans la répartition des capacités) et indique que ce système pourrait être appliqué. **L'Arafer et l'ORR estiment que ce point devrait être davantage développé dans le DRE 2018 de telle sorte que les candidats aient accès à une information transparente sur les conditions de règlement d'éventuels litiges.**

113. *“(h) Une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances”.*

114. L'Arafer et l'ORR notent que le document de référence du réseau n'en fait pas mention. **Eurotunnel devrait remédier à cette situation en publiant les informations requises.**

Schedule 1 Services and operators using the Channel Fixed Link

1. In 2015, the following operators used the Channel Fixed Link:

Table 1. Operators which used the Channel Fixed Link in 2015

Type of service	Operators
Shuttles (cars and trucks)	Eurotunnel
Freight trains	<p>Under the RUC: DB Cargo, SNCF/Captrain</p> <p>As Open Access providers: Europorte (owned by Groupe Eurotunnel SE), GB Railfreight (ultimately owned by Groupe Eurotunnel SE¹⁰)</p>
Passenger trains	Eurostar

Source: Eurotunnel

2. There has been differences in traffic evolution between activities in the recent past, as depicted in the following tables:

Table 2. Annual number of cars and trucks transported by the Concessionaires' shuttle services

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

Source: Eurotunnel, annual reports 2013, 2014 and 2015 and Eurotunnel's press release of 10 January 2017.

¹⁰ Sold on November 15 2016 to EQT Infrastructure.

Table 3. Annual number of freight trains and tonnes of freight transported

	2011	2012	2013	2014	2015
Number of freight trains	2 388	2 325	2 547	2 900	2 421
(annual change)	(-)	(-2.6%)	(+9.5%)	(+13.9%)	(-16.5%)
Number of tonnes of freight transported	1 324 673	1 227 139	1 363 834	1 648 047	1 420 826
(annual change)	(-)	(-7.4%)	(+11.1%)	(+20.8%)	(-13.8%)

Source: Eurotunnel, response to the questionnaire of ARAFER and ORR on the 2017 Network Statement

Table 4. Annual number of passenger trains

	2011	2012	2013	2014	2015
Number of passenger trains	18 292	18 419	18 560	18 960	19 020
(annual change)	(-)	(+0.7%)	(+0.8%)	(+2.2%)	(+0.3%)

Source: Eurotunnel, response to the questionnaire of ARAFER and ORR on the 2017 Network Statement

Annexe 1

Les services et les opérateurs utilisant la Liaison Fixe Transmanche

1. En 2015, les opérateurs suivants ont utilisé la Liaison Fixe Transmanche:

Tableau 5. Opérateurs ayant emprunté la Liaison Fixe Transmanche en 2015

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 SE¹¹)</p>
Trains de passagers	Eurostar

Source: Eurotunnel

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

Tableau 6. Nombre annuel de voitures et de camions transportés par le service de navettes des Concessionnaires

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

Source: Eurotunnel, rapports annuels 2013, 2014 et 2015 et communiqué de presse d'Eurotunnel du 10 janvier 2017.

¹¹ Le 15 novembre 2016, GB Railfreight a été rachetée par EQT Infrastructure.

Table 7. Nombre annuel de trains de fret et volume de marchandises transportées (tonne).

	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de trains de fret	2 388	2 325	2 547	2 900	2 421
(taux d'évolution annuel)	(-)	(-2.6%)	(+9.5%)	(+13.9%)	(-16.5%)
Volume de marchandises transportées (en tonnes)	1 324 673	1 227 139	1 363 834	1 648 047	1 420 826
(taux d'évolution annuel)	(-)	(-7.4%)	(+11.1%)	(+20.8%)	(-13.8%)

Source: Eurotunnel, réponse au questionnaire de l'ARAFER et de l'ORR dans le cadre des recommandations relatives au DRE 2017

Table 8. Nombre annuel de trains de passagers

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

Source: Eurotunnel, réponse au questionnaire de l'ARAFER et de l'ORR dans le cadre des recommandations relatives au DRE 2017