DOCUMENT DE REFERENCE ANNUEL POUR L'UTILISATION DU LIEN FIXE

- HORAIRE DE SERVICE 2027 -

TABLE DES MATIERES

		Page
Page de Garde		1
GLOSSAIRE DES TERMES		4
PREAMBULE		5
1	INFORMATIONS GÉNÉRALES	5
1.1	INTRODUCTION	5
1.2	DOCUMENT DE REFERENCE ANNUEL POUR L'UTILISATION DU LIEN FIXE	6
1.3	STATUT DU DOCUMENT DE REFERENCE ANNUEL POUR L'UTILISATION DU LIEN FIXE	7
1.3.1	Langue	7
1.3.2	Procédure de recours	7
1.3.3	Validité	7
2	CONDITIONS D'ACCÈS	8
2.1	LICENCE	9
2.2	CERTIFICAT DE SECURITE	9
2.3	AUTORISATION DE VEHICULES FERROVIAIRES	9
2.4	SURETE	10
2.5	REGLES D'EXPLOITATION DANS LE LIEN FIXE TRANSMANCHE	10
2.6	TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES	10
2.7	ASSURANCES	10
2.8	CONDITIONS COMMERCIALES GENERALES	11
2.8.1	Contrat d'Utilisation	11
2.8.2	Accord-cadre	11
2.9	DESIGNATION D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE TRACTIONNAIRE	11
2.10	GARANTIE FINANCIERE	11
3	INFRASTRUCTURE	12
3.1	ETENDUE DU RESEAU	12
3.2	TUNNELS FERROVIAIRES	12
3.3	TUNNEL DE SERVICE ET SECOURS	12
3.4	ALIMENTATION ELECTRIQUE	13
3.5	CENTRES DE CONTROLE FERROVIAIRE ("RCC")	13
3.6	SIGNALISATION	13
3.7	COMMUNICATIONS	13
3.8	GABARITS DE CHARGEMENT	13
3.9	CHARGE A L'ESSIEU	13
3.10	CHARGE MAXIMALE	14
3.11	LONGUEUR MAXIMALE	14
3.12	VITESSE	14
3.13	COMPATIBILITE DU MATERIEL ROULANT	14
3.13.1	Transport de marchandises	14
3.13.2	Transport de voyageurs	14
4	RÉPARTITION DES CAPACITÉS	15
4.1	OFFRE DE CAPACITES	15
4.2	PROCESSUS ET CALENDRIER POUR LES DEMANDES DE SILLONS	15
4.2.1	Programmation de l'horaire de service	15
4.2.2	Calendrier pour les demandes en dehors de l'horaire de service établi	16
4.2.3	Horaire de service 2027	16
4.3	PROCESSUS DE REPARTITION	16
4.3.1	Processus de coordination	16
4.3.2	Principes et Critères pour la Répartition des Capacités	16
4.3.3	Processus de règlement des litiges	17
4.3.4	Suppression ou modification des sillons	17
4.3.5	Droit de Recours contre les Décisions du Concessionnaire	18
4.4	CAPACITES POUR TRAVAUX DE MAINTENANCE, RENOUVELLEMENT ET AMELIORATION	18
4.5	MESURES PARTICULIERES A PRENDRE EN CAS DE PERTURBATIONS	18
4.6	CONNEXION AUX CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE EUROPEENS	19

4.7 REUNIONS D'ANALYSE DE LA SECURITE ET DE LA PERFORMANCE OPERATIONNELLE ET COMMERCIALE 19
5 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES 20
5.1 CHARGEMENTS EXCEPTIONNELS 20
5.2 PRESTATIONS SUPPLEMENTAIRES 20
5.3 PRESTATIONS ESSENTIELLES « OPEN ACCESS » DU FRET TRANSMANCHE 20
6 TARIFICATION 21
6.1 METHODE ET CADRE DE LA TARIFICATION 21
6.1.1 Historique du cadre de tarification de la Concession 21
6.1.2 Règlementation et Application des principes de tarification du droit communautaire 21
6.1.3 Les barèmes tarifaires 23
6.2 REGLES DU SYSTEME DE TARIFICATION APPLICABLE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES 24
6.3 REGLES DU SYSTEME DE TARIFICATION APPLICABLE AU TRANSPORT DE VOYAGEURS25
6.4 MODALITES DE FACTURATION, DECLARATION ET VERIFICATION 26
6.5 REDUCTIONS 26
7 REGIME DE PERFORMANCE 27
7.1 PROCESSUS DE SUIVI ET AMELIORATION DE LA PERFORMANCE 27
7.2 PENALITES POUR PERTURBATION DE PERFORMANCE COMPRISES DANS LE SYSTEME DE TARIFICATION 27
8 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES 27

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 - REGLES D'EXPLOITATION 28
ANNEXE 2 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT 31
ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES 34
ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS 39
ANNEXE 5 - CALENDRIER DE TRAITEMENT DES DEMANDES DE CAPACITE 46
ANNEXE 6 - FORMULAIRES D'INTRODUCTION DE DEMANDES DE CAPACITE 47
ANNEXE 7 - DECLARATION STATISTIQUE OPEN ACCESS X1
ANNEXE 8 - CONDITIONS GENERALES ETICA-PAX X2
ANNEXE 9 - CONDITIONS GENERALES ETICA-FRET X3

GLOSSAIRE DES TERMES

EF / OF	Entreprise Ferroviaire / Opérateur Ferroviaire – entreprise titulaire d'une licence délivrée dans l'Union européenne / au Royaume-Uni, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Dans le présent document, toute référence à Entreprise Ferroviaire sans précision du lieu d'établissement s'interprète comme comprenant également les Opérateurs Ferroviaires.
Candidat	Une EF, un regroupement international d'EFs ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure (telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport).
Lien Fixe Transmanche	Système de transport intégré routier et ferroviaire par navettes (le Shuttle) laissant passer les EF moyennant péage. Le Lien Fixe Transmanche (LFT) a été financé et construit, et est exploité par Eurotunnel, à ses risques, sans aucune subvention publique.
Eurotunnel	Concessionnaire privé du Lien Fixe Transmanche. Eurotunnel appartient au groupe Getlink SE, une société cotée sur la bourse de Paris.
CIG	Commission Intergouvernementale – établie pour superviser, au nom des gouvernements britannique et français, l'exploitation du Lien Fixe (CBE-CIG : Comité Binational Economique).
ART	Autorité de Régulation des Transports – organisme de contrôle pour les activités ferroviaires sur le réseau national français.
ORR	Office of Rail and Road – organisme de contrôle pour les activités ferroviaires sur le réseau national britannique.
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire – autorité nationale de sécurité ferroviaire sur le réseau national français.
Réseau Ferroviaire	Le terme utilisé dans le présent document désigne la capacité des tunnels ferroviaires et installations de la Liaison Fixe entre le Royaume-Uni et la France destinée aux Entreprises Ferroviaires (section commune, lignes continentales principales et voies d'urgence).
RUC	Convention d'Utilisation du Réseau – accord entre les Concessionnaires et les administrations ferroviaires étatiques, concomitant avec le Traité de Cantorbéry et le contrat de Concession de la Liaison Fixe Transmanche au 29/7/1987, établissant le cadre de long terme de tarification et de répartition des capacités pour le Lien Fixe entre les réseaux ferrés nationaux.
Contrat d'utilisation	Accord passé entre l'Entreprise Ferroviaire et Eurotunnel, qui réunit toutes les dispositions administratives, techniques et financières pour la circulation des trains dans le Lien Fixe Transmanche.
NR	Network Rail – gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national GB.
RFN	Réseau Ferré National – réseau étatique français géré par SNCF Réseau.
RCC	Centre de contrôle ferroviaire Eurotunnel – contrôle/commande de tous les mouvements des trains dans le Lien Fixe Transmanche.

PREAMBULE

Eurotunnel rappelle que les conditions d'accès ferroviaire au Lien Fixe sont fondées sur le cadre juridique binational de long terme du Traité de Cantorbéry, la Concession du Lien Fixe Transmanche et la Convention d'Utilisation, permettant la stabilité et la prévisibilité sur le long terme de ces conditions pour toute Entreprise Ferroviaire.

La publication par Eurotunnel après consultation[1] de cette version 2027 du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe fait suite à la publication de la directive 2012/34/UE, et sa transposition au Lien Fixe Transmanche par les Etats au moyen d'un certain nombre de mesures :

- Règlement de la Commission Intergouvernementale du 23/3/2015, ayant fait l'objet au Royaume-Uni du Statutory Instrument 2015/785 "The Channel Tunnel (International Arrangements) (Charging Framework and Transfer of Economic Regulation Functions) Order 2015" entré en vigueur le 15/6/2016, et en France d'un décret de publication du 6/7/2016 (2016-928);
- Au Royaume-Uni, Statutory Instrument 2016/645 "The Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016" entré en vigueur le 29/7/2016;
- En France, un ensemble de mesures législatives et règlementaires comprenant notamment la loi du 4/8/2014 portant réforme ferroviaire, une ordonnance du 15/7/2015 en application de cette loi, le décret du 10/2/2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire d'infrastructure, le décret du 20/8/2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire, le décret du 28/10/2016 (no.2016-1468) relatif aux installations de service ferroviaire, et le décret du 31/7/2015 (no.2015-960) et les arrêtés du 3/2/2016 et 31/5/2016 relatifs à la licence d'entreprise ferroviaire.

Eurotunnel attire l'attention des EF/OF/Candidats sur le fait que certaines dispositions de la directive ont été transposées de manière dissociée par chacun des Etats, contrairement aux mesures de transposition précédentes ayant fait l'objet dans leur intégralité d'un règlement binational. Eurotunnel préconise que la législation applicable au Lien Fixe Transmanche soit actée au moyen de règlements binationaux, comme gage de l'unicité et la cohérence de la législation applicable sur l'intégralité du Lien Fixe Transmanche.

Suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne le 31/1/2020, Eurotunnel souligne qu'aux termes du Traité et de la Concession, il appartient aux Concédants français et britannique de prendre toute mesure utile telle que des accords binationaux afin de préserver la continuité et la fluidité des services ferroviaires dans le Lien Fixe.

1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 Introduction

Les Entreprises Ferroviaires établies dans un Etat membre, les Opérateurs Ferroviaires établis au Royaume-Uni, et autres Candidats disposent, à des conditions équitables et non discriminatoires, d'un droit d'accès et de transit à travers le Lien Fixe Transmanche, aux fins de l'exploitation :

- de services de transports combinés internationaux de marchandises,
- de services de fret internationaux.
- de services de transports internationaux de voyageurs

Le Lien Fixe Transmanche est un système de transport intégré routier et ferroviaire conforme aux normes de l'UIC et fonctionnant 24 heures sur 24 et 365 jours par an.

Eurotunnel souhaite voir un développement important des services de trains de voyageurs et de marchandises entre la Grande-Bretagne et l'Europe Continentale, offrant à cette fin des capacités annuelles pour plus de 30 millions de voyageurs et 10 millions de tonnes de marchandises, et invite donc toute Entreprise Ferroviaire désireuse d'utiliser le Lien Fixe Transmanche à prendre contact avec le Directeur du Réseau Ferroviaire, responsable des fonctions essentielles de Tarification et Répartition des Capacités, qui examinera toute demande de façon transparente et non-discriminatoire:

Directeur du Réseau Ferroviaire Eurotunnel UK Terminal PO Box 2000 Folkestone, Kent CT18 8XY Royaume-Uni	T: +44(0)1303 28 8615 / +33(0)321 00 8615 Email : jean-pierre.ramirez@eurotunnel.com www.getlinkgroup.com/groupe/eurotunnel/reseau-ferroviaire-eurotunnel

[1] Consultation le 12/11/2025 de plus 50 parties intéressées (autorités publiques et institutions, entreprises ferroviaires voyageurs et fret, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, associations et autres) dont la DG MOVE, CIG, ART, EPSF & ORR.

1.2 Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe

Le présent document est publié conformément à l'Article 27 et Annexe IV de la directive 2012/34/UE[2] relatif à l'établissement d'un "document de référence du réseau", et sera désigné par le terme "Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe" ou "Document de Référence Annuel". Il contient une description détaillée des méthodes, règles et barèmes du système de tarification (par.6 & Annexes 3&4) ainsi que les délais, procédures et critères concernant la répartition des capacités (par.4 & Annexes 5&6) pour le transit dans le dans le réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche des trafics ferroviaires de marchandises et de voyageurs. Sont également incluses les procédures de recours et conditions d'accès (par.1&2 & Annexes 1&2). Ces informations s'appliquent uniquement à l'utilisation du Lien Fixe Transmanche, tandis que pour les réseaux ferroviaires adjacents les documents de référence peuvent être obtenus auprès des autres gestionnaires d'infrastructure raccordés au réseau d'Eurotunnel :

- SNCF Réseau: www.sncf-reseau.com "Document de référence du réseau ferré national"
- Network Rail: www.networkrail.co.uk "Network Statement"
- London St.Pancras High Speed: www.stpancras-highspeed.com "HS1 Network Statement"

Eurotunnel a conclu en 1987 une Convention d'Utilisation avec British Railways Board (BRB) [Chemins de fer d'Etat britanniques, sous le contrôle du Department for Transport (DfT)] et la SNCF [Société Nationale des Chemins de Fer Français, chemins de fer d'Etat français sous le contrôle du Ministère en charge des Transports], en vertu de laquelle toutes les Entreprises Ferroviaires ont droit, à tout moment et jusqu'en 2052, à 50% de la capacité du Lien Fixe Transmanche, pour chaque heure et dans chaque sens, permettant de faire circuler tout train à travers le Lien Fixe. Le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe applique le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation, et offre à tous les opérateurs des conditions non-discriminatoires d'accès libéralisé au réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche sans distorsion des conditions de concurrence.

Les réseaux ferroviaires étatiques sont tenus de s'assurer de la disponibilité des infrastructures ferroviaires nationales et d'assurer le développement de services ferroviaires fret et voyageurs à travers le Lien Fixe. La sécurité des frontières est de la responsabilité des Etats. BRB/DfT a décidé en 1997 de déléguer l'exécution opérationnelle de certains de ses droits et obligations pour ce qui concerne le fret ferroviaire à un opérateur unique issu de la privatisation de BRB, la société DBCI, et pour ce qui concerne les services ferroviaires de voyageurs, à la société EIL. De ce fait, les opérateurs historiques DBCI[3] et EIL[4] se situent dans une position particulière d'opérateurs de premier ressort, ayant été dotés par BRB/DfT et SNCF du matériel roulant autorisé pour le Lien Fixe Transmanche et requis par la Convention d'Utilisation. Les signataires de la Convention d'Utilisation demeurent les Concessionnaires (Eurotunnel) et les réseaux ferroviaires étatiques (BRB/DfT et SNCF SA) qui sont tenus de respecter les termes de ce contrat jusqu'en 2052.

Pour le fret ferroviaire transmanche, la mise en place d'un mécanisme de soutien par le gouvernement britannique a eu pour conséquence que le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe comprend depuis 2008 une grille tarifaire modifiée introduisant une nouvelle tarification compétitive et identique pour tous les opérateurs. Eurotunnel a mis en place courant 2014 une nouvelle initiative renforçant l'attractivité du fret ferroviaire transmanche avec une tarification encore plus incitative aux périodes creuses (voir **Annexe 3** « Barème de prix pour les trains de marchandises »)

Eurotunnel a introduit dès la version 2007 de son Document de Référence Annuel des conditions d'accès libéralisé au réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche pour les services de transport internationaux de voyageurs, conformément aux dispositions de la directive 2007/58/CE[5]. A ce jour, l'opérateur historique EIL reste cependant le seul exploitant de trains de voyageurs depuis l'ouverture du Lien Fixe Transmanche.

[2] Ainsi qu'à la Décision Déléguée de la Commission 2017/2075 du 4/9/2017

[3] DBCI ou DB Cargo International Limited, précédemment DB Schenker Rail , English Welsh & Scottish Railway, et Railfreight Distribution

[4] EIL ou Eurostar International Limited, propriété pour majorité et sous contrôle de la SNCF

[5] Applicable au moment de l'ouverture à la concurrence du marché international de transport ferroviaire de voyageurs

1.3 Statut du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe

Le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe est un document d'information établi à l'intention des Entreprises Ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs ainsi que de toutes les parties intéressées.

Tout contrat d'utilisation ou accord-cadre conclu entre Eurotunnel et chaque Entreprise Ferroviaire est établi selon les principes définis dans ce document de référence.

1.3.1 Langue

La version originale du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe est établie en langue française. La version en langue anglaise également publiée représente une traduction. En cas de contradiction entre les deux versions, le document en langue française prévaudra.

1.3.2 Procédure de recours

Résultant du Traité de Cantorbéry conclu entre les Etats français et britannique, la Concession du Lien Fixe Transmanche octroie à Eurotunnel une liberté de tarification et de définition de sa politique commerciale dans le respect des règles nationales et communautaires de concurrence. Le Traité de Cantorbéry prévoit également la création d'une Commission Intergouvernementale, chargée de représenter les Concédants (les Etats) dans leurs relations avec les Concessionnaires (Eurotunnel) ainsi que de superviser et faciliter l'exploitation du Lien Fixe Transmanche.

En 2015/2016, les mesures de transposition de la directive 2012/34/UE au Lien Fixe Transmanche ont transféré les fonctions d'organisme de contrôle aux organismes nationaux[6] suivants, auxquels il conviendra d'adresser tout recours:

France: Autorité de Régulation des Transports (ART) 11 Place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon CS30054 75675 Paris Cedex 14	**Royaume-Uni**: Office of Rail and Road (ORR) 25 Cabot Square London E14 4QZ

Tout candidat souhaitant présenter un recours en dehors des compétences d'organisme de contrôle pourra en informer la Commission Intergouvernementale (CIG) dont les coordonnées sont les suivantes[7]:

France: Ministère du Partenariat avec les Territoires et de la Décentralisation DGITM / DTFFP / SFG Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 Paris La Défense Cedex	**Royaume-Uni**: IGC Secretariat Office of Rail and Road (ORR) 25 Cabot Square London E14 4QZ

1.3.3 Validité

La période de validité du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe est celle de l'horaire de service de l'année 2027, c'est-à-dire du 13 décembre 2026 au 11 décembre 2027.

Ce document est publié conformément à l'article 27 de la directive 2012/34/UE. Il est entendu que des changements considérés comme substantiels par Eurotunnel, tels qu'un changement de cadre réglementaire, un investissement important ou une modification importante de la capacité disponible, pourront donner lieu à une actualisation du document de référence. Il est précisé, en outre, que les textes législatifs ou règlementaires adoptés et entrés en vigueur postérieurement à la publication du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe sont applicables selon leurs propres modalités et sans qu'une actualisation ne soit requise.

[6] Adresses internet : www.autorite-transports.fr & www.orr.gov.uk

[7] Adresse internet : www.cigtunnelmanche.fr & www.channeltunneligc.co.uk

2 CONDITIONS D'ACCÈS

Le droit d'accès sera accordé aux Entreprises Ferroviaires établies dans les Etats membres et aux Opérateurs Ferroviaires établis au Royaume-Uni aux fins de la fourniture de services internationaux de transport ferroviaire. En vue de la conclusion d'un contrat d'utilisation, il sera requis de la part de l'Entreprise Ferroviaire candidate (ou le cas échéant, de l'Entreprise Ferroviaire tractionnaire désignée par un Candidat pour assurer les opérations de traction transmanche) de se conformer aux exigences suivantes :

- obtenir auprès des autorités compétentes, et présenter à Eurotunnel, une licence ferroviaire
- obtenir auprès des autorités compétentes, et présenter à Eurotunnel, un certificat de sécurité
- prendre connaissance et se conformer aux règles de sûreté
- prendre connaissance et se conformer aux règles d'exploitation
- prendre connaissance et se conformer aux règles de transport des matières dangereuses
- obtenir et présenter à Eurotunnel une couverture d'assurances appropriée
- prendre connaissance et accepter les conditions générales d'utilisation du Lien Fixe Transmanche

Pour exercer son droit d'accès, l'Entreprise Ferroviaire devra obtenir en temps utile les autorisations relatives au matériel roulant et à l'aptitude du personnel.

La sécurité et l'interopérabilité dans le Lien Fixe sont régies par les textes législatifs et règlementaires applicables, en cours d'évolution à la date de publication du présent document :

- le règlement binational de sécurité du 6/2/2013[8], transposant les directives européennes du deuxième et du troisième paquet ferroviaire sur la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire (principalement Dir.UE 2004/49 et 2008/57).
- en France, le Décret 2020-1821 du 29/12/2020 transposant les directives européennes du quatrième paquet ferroviaire sur la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire (principalement Dir.UE.2016/797 et 2016/798).
- les textes binationaux et nationaux successifs (à venir) de transposition en droit français des directives européennes du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire sur la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire (notamment Dir.UE 2016/798 et 2016/797) et d'adoption de certains aspects de ces directives en droit britannique, et les STI et NTSN applicables.

Suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne le 31/1/2020, Eurotunnel souligne qu'aux termes du Traité et de la Concession, il appartient aux Concédants français et britannique de prendre toute mesure utile telle que des accords binationaux afin de préserver la continuité et la fluidité des services ferroviaires dans le Lien Fixe. Ces mesures peuvent comprendre, notamment:

- des accords transfrontaliers, prévus à l'article 14 de la Dir.UE 2012/34 et soumis à notification à la Commission européenne, permettant le maintien d'un régime de règlementation et de régulation de sécurité unique, et de reconnaissance mutuelle sur les sections frontalières (notamment de licences d'exploitation et/ou de certifications de sécurité, licences de conducteurs, etc.) ;
- en particulier, un accord transfrontalier prévu à l'article 10.9.a de la Dir.UE 2016/798, permettant la circulation sur les sections frontalières sans duplication de la certification de sécurité, jusqu'aux gares désignées à proximité de la frontière;

Deux accords bilatéraux[9] ont ainsi été conclus et sont entrés en vigueur:

- un accord bilatéral prévu à l'article 8 de la Dir.UE 2007/59 permettant la reconnaissance mutuelle des licences de conducteur de train et attestations complémentaires sur les sections frontalières;
- un accord bilatéral prévu à l'article 14 de la Dir.UE 2012/34 permettant la reconnaissance mutuelle sur les sections frontalières des licences d'entreprises ferroviaires.

De manière à faciliter la mise en place de ces évolutions du cadre règlementaire, Eurotunnel a mis en œuvre (à titre de mesure transitoire) des dispositions contractuelles prévues à l'article 10.9.b de la Dir.UE 2016/798 et dûment formalisées dans son système de gestion de la sécurité, permettant la circulation sur les sections frontalières sans duplication de la certification de sécurité, jusqu'aux limites de la Concession.

A ce titre, un accord binational sur la sécurité et interopérabilité (« ABSI »), actualisant le cadre règlementaire du Lien Fixe Transmanche et reflétant les éléments du 4ème paquet ferroviaire, doit entrer en application dans le courant de l'année 2026. Ce texte voué à garantir la coordination des droits applicables doit en entrer en vigueur concomitamment avec un accord sur la certification de sécurité des entreprises et opérateurs ferroviaires basé sur l'article 10.9.a de la Dir.UE 2016/798.

[8] Décret 2013-318 du 15/4/2013 portant publication du règlement modificatif du règlement binational de la CIG concernant la sécurité de la liaison fixe transmanche du 24/1/2007, signé le 6/2/2013 et The Channel Tunnel (Safety) (Amendment) Order 2013 (2013/407)

[9] voir Décret 2022-526 du 11/4/2022 et UK Statutory Instruments UKSI 2022-85 et UKSI 2021-1105

2.1 Licence

Une licence d'exploitation est requise pour assurer la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs conformément aux conditions énoncées dans la directive 2012/34/UE et du Railway (Licensing of Railway Undertakings) (Amendment etc.) (EU exit) Regulations 2019. Cette licence peut être obtenue :

- pour une Entreprise Ferroviaire établie dans l'Union européenne, dans l'Etat-Membre où elle est établie. Une licence émise par un Etat-Membre est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.
- auprès de l'ORR pour un Opérateur Ferroviaire souhaitant une licence GB d'opérateur au Royaume-Uni,.

Un accord transfrontalier prévu à l'article 14 de la Dir.UE 2012/34 a été conclu permettant la reconnaissance mutuelle des licences d'exploitation sur les sections frontalières.

Les adresses des autorités nationales compétentes au Royaume-Uni et en France sont:

Royaume-Uni:	**France:**
Licensing Team Office of Rail and Road 25 Cabot Square London E14 4QZ	Ministère du Partenariat avec les Territoires et de la Décentralisation DGITM / DTFFP 92055 Paris La Défense Cedex

2.2 Certificat de Sécurité

Pour accéder au Lien Fixe Transmanche, une Entreprise Ferroviaire ou un Opérateur Ferroviaire doit posséder un certificat de sécurité délivré par une autorité compétente pour le territoire considéré (la CIG, l'EPSF ou l'Agence), et/ou, selon le cas :

- reconnu sur l'ensemble de la section frontalière (y compris le Lien Fixe et la section de voie entre la Concession et les gares désignées à proximité de la frontière) sans duplication de la certification de sécurité, en vertu d'un accord transfrontalier entre les Concédants prévu à l'article 10.9.a de la Dir.UE 2016/798 (devant entrer en vigueur aux côtés de l'Accord Binational Sécurité et Interopérabilité), ou
- des dispositions contractuelles convenues avec Eurotunnel et dûment formalisées dans son système de gestion de la sécurité, permettant la circulation sur les sections frontalières sans duplication de la certification de sécurité, jusqu'aux limites de la Concession, à titre de mesure transitoire comme prévu à l'article 10.9.b de la Dir.UE 2016/798, ou
- un second certificat de sécurité valide sur la portion complémentaire du Lien Fixe, délivré par une autorité compétente pour le territoire correspondant.

Les candidats pourront informer Eurotunnel en lui transmettant copie de leurs demandes. L'Autorité de Sécurité compétente peut, en tant que de besoin, solliciter l'avis technique des Concessionnaires sur des éléments de la demande de certification présentée par une Entreprise Ferroviaire ou un Opérateur Ferroviaire au cours de son instruction.

2.3 Autorisation de Véhicules Ferroviaires

Pour tout nouveau matériel, les demandeurs doivent soumettre à l'autorité de sécurité compétente (selon le cas, la CIG et l'EPSF, ou la CIG et l'Agence de l'UE pour les Chemins de Fer) un dossier décrivant le matériel roulant devant être utilisé dans le Lien Fixe Transmanche, et démontrant en particulier la conformité aux STI de l'UE et NTSN du RU[10] et avec les spécifications du Lien Fixe Transmanche, telles que reprises dans le Document de Référence du Tunnel sous la Manche pour la Reconnaissance Mutuelle des Véhicules Ferroviaires[11] (disponible sur le site internet de la CIG). Les demandeurs disposent, aux fins de vérification de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau, des informations du registre d'infrastructure (RINF) disponibles sur le site internet de l'Agence, et de l'assistance du Eurotunnel Assurance Panel (ETAP). Cette soumission est réalisée dans le cadre du processus en vigueur (actuellement décrit au titre V amendé du Règlement de la CIG concernant la sécurité de la Liaison Fixe Transmanche, et dans la Directive UE 2016/797, selon les modalités pratiques du Règlement UE 2018/545).

[10] Spécifications Techniques d'Interopérabilité de l'Union européenne, et National Technical Specification Notices du Royaume-Uni

[11] voir «Document de référence du TSM pour la reconnaissance mutuelle» sur www.channeltunneligc.co.uk/-regulations-and-guidance

2.4 Sûreté

Des règles de sûreté spécifiques sont établies par les gouvernements britannique et français[12] dans le but d'assurer la sûreté des personnes, des biens et des marchandises dans les infrastructures concernées (dépôts, zones d'embarquement) et à bord des trains. Chaque Entreprise Ferroviaire doit établir un programme de sûreté validé par les autorités nationales compétentes (ministères chargés des transports, des douanes et de l'intérieur, représentées au Comité Binational de Sûreté de la CIG), et respecter et faire appliquer les règles définies, sur lesquelles des précisions peuvent être obtenues auprès du « Department for Transport » au Royaume-Uni et du « Secrétariat Général au Tunnel sous La Manche » en France.

Royaume-Uni:	**France:**
Land Transport National Security Department for Transport Great Minster House, 2nd floor 33 Horseferry Road London SW1P 4DR	Ministère du Partenariat avec les Territoires et de la Décentralisation DGITM / DTFFP / SFG Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 Paris La Défense Cedex

2.5 Règles d'Exploitation dans le Lien Fixe Transmanche

Eurotunnel a mis en place des règles d'exploitation (couvrant les exigences propres à la France et au Royaume-Uni) qui permettent l'exploitation de services de transport ferroviaire dans le Lien Fixe Transmanche en respectant un haut niveau de sécurité. Ces règles, qui tiennent compte des spécificités de la Liaison Fixe, sont applicables au système dans son intégralité et sont constituées de règles d'exploitation comprenant des dispositions relatives au matériel roulant et au personnel de bord des trains. Une description générale de ces règles est jointe en **Annexe 1**. Eurotunnel assiste les Entreprises Ferroviaires dans la prise en compte de l'ensemble de ces règles dans leur exploitation.

2.6 Transport des matières dangereuses

La liste des matières dangereuses acceptées pour le transport commercial à bord des trains empruntant la Liaison Fixe et les exigences applicables au transport de tels produits sont présentées dans un document spécifique intitulé "Dispositions de sécurité - Transport des matières dangereuses" (voir Annexe 1). Compte tenu des circonstances spéciales propres au Lien Fixe Transmanche, il a été mis en place des règles particulières plus restrictives que celles prévues par le Règlement International concernant le transport des marchandises Dangereuses par chemin de fer ("RID"). Eurotunnel demeure à la disposition des Entreprises Ferroviaires pour toute information complémentaire.

2.7 Assurances

Conformément à la directive 2012/34/UE, les Entreprises Ferroviaires doivent être convenablement assurées pour la fourniture de services de transport ferroviaires dans le Lien Fixe Transmanche.

Un accord sur la responsabilité et l'assurance, fondé sur les principes de renonciation réciproque à recours pour les pertes et dommages subis par chaque partie et de couverture réciproque contre les réclamations de tiers pourra être requis en conformité à la politique de gestion de risque d'Eurotunnel et en tenant notamment compte du type de trafic envisagé par l'Entreprise Ferroviaire. Dans ce cadre, l'Entreprise Ferroviaire pourra bénéficier des polices d'assurance d'Eurotunnel qui couvriront la responsabilité de l'Entreprise Ferroviaire pour les Pertes d'Exploitation et Dommages Matériels qu'elle pourrait occasionner à Eurotunnel en cas de sinistre, notamment dans le Lien Fixe Transmanche. L'étendue de cette couverture est définie dans les polices d'assurance d'Eurotunnel, dont des copies seront fournies à l'Entreprise Ferroviaire sur demande.

[12] Ordonnance 2019-78 du 6/2/2019, Décret 2019-244 du 27/3/2019, Arrêté du 6/12/2022 (relatif au régime de sûreté de la Liaison Fixe Transmanche)

2.8 Conditions commerciales générales

2.8.1 Contrat d'Utilisation

Un accord sera conclu sur la base d'une acceptation par l'entreprise des conditions générales d'utilisation du Lien Fixe Transmanche entre chaque Entreprise Ferroviaire et Eurotunnel[13]. Ces conditions, disponibles sur demande auprès du Directeur du Réseau Ferroviaire (coordonnées au point 1.1), suivent les principes définis dans le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe et incluent toutes les dispositions administratives, techniques et financières nécessaires pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité, sûreté et assurances (y compris les clauses de responsabilité avec renonciation à recours réciproque). Elles comprennent également les dispositions relatives à l'attribution des sillons, à la régulation des circulations et aux redevances applicables aux passages des trains dans le Lien Fixe Transmanche. L'accord précisera les sillons attribués et ne pourra avoir une durée de validité supérieure à celle d'un horaire de service.

2.8.2 Accord-cadre

Afin de faciliter le développement du marché, l'investissement dans de nouveaux services et les commandes de parc transmanche[13], Eurotunnel étudie l'introduction d'une offre d'accords-cadres à compter de l'horaire de service 2030. Conformément à la règlementation UE (2012/34 art.42) un accord-cadre peut être conclu avec un Candidat souhaitant s'engager sur des capacités pour une période dépassant la durée de l'horaire de service. Cet accord décrit les conditions commerciales, techniques, et financières spécifiques à ce type d'engagement. Il ne décrit pas de sillons de manière détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux du Candidat. Tout en respectant la confidentialité commerciale, les dispositions générales de chaque accord-cadre[14] sont communiquées à tout Candidat souhaitant utiliser le Lien Fixe Transmanche et qui en fait la demande.

2.9 Désignation d'une Entreprise Ferroviaire tractionnaire

Pour ce qui concerne les trains de marchandises et de voyageurs, l'Entreprise Ferroviaire candidate ou détentrice d'un droit d'accès pour les trains dont elle assume les opérations de transport ou autre Candidat, pourra décider de recourir à une autre Entreprise Ferroviaire tractionnaire n'assurant que les opérations de traction transmanche dans le respect de conditions qu'elle aura fixées avec celle-ci. Dans ce cas, elle devra en informer à l'avance[15] et par écrit Eurotunnel et lui fournir la documentation contractuelle du schéma de responsabilité et assurances et la preuve des garanties nécessaires de la nouvelle Entreprise Ferroviaire tractionnaire qu'elle prévoit de désigner, cette dernière portant la responsabilité ferroviaire des opérations de traction transmanche sous son propre certificat de sécurité. Eurotunnel confirmera par écrit son autorisation sur cette désignation dans les meilleurs délais après obtention des preuves et garanties nécessaires (cf. paragraphes précédents du chapitre 2). Dans le cadre de ce changement, l'Entreprise Ferroviaire assumant les opérations de transport confirmera précisément l'identité de l'entreprise tractionnaire pour chacun des trains concernés.

Conformément à la réglementation UE (2012/34 art.38.1), tout transfert ou transaction sur les capacités entre operateurs est interdit, et la désignation d'un prestataire de traction ne peut pas constituer un transfert. Il est rappelé que l'Entreprise Ferroviaire tractionnaire ne détient aucun droit sur les capacités d'infrastructure allouées à l'Entreprise Ferroviaire assumant les opérations de transport. Eurotunnel attribue les capacités au bénéfice du train permettant d'effectuer l'opération de transport, sous le contrôle de l'Entreprise Ferroviaire assumant les opérations de transport.

2.10 Garantie Financière

Dans les conditions définies par le règlement N°2015/10 de la Commission du 6/1/2015, Eurotunnel se réserve le droit d'exiger du candidat une garantie financière. Celle-ci pourra prendre la forme soit d'une avance soit d'une garantie émise par un établissement financier, d'un montant correspondant à deux mois d'opérations ferroviaires estimées.

---

[13] Dans sa forme élémentaire, le Contrat d'Accès est constitué par l'ensemble du Dossier d'Accès (Annexe 6), le Document de Référence Annuel du Lien Fixe (dans sa dernière version en vigueur), la Convention d'Utilisation (comprenant le régime de responsabilité et assurances) www.getlinkgroup.com/content/uploads/2019/08/23122013-RUC-FR_Cadre-de-Tarification.pdf, et le(s) Dossier(s) de Réservation (Annexe 6).

[14] A la date de publication, aucun tel Accord Cadre n'a été conclu avec une entreprise ferroviaire. Lorsque cela sera offert , un modèle d'accord sera publié en annexe au Document de Reference du Réseau.

[15] Sous un délai minimum de 7 jours calendaires dans le cas d'une Entreprise Ferroviaire tractionnaire déjà titulaire d'un droit d'accès au Lien Fixe Transmanche.

3 INFRASTRUCTURE

3.1 Etendue du Réseau

La Liaison Fixe Transmanche est un système de transport intégré permettant d'établir une connexion permanente entre les réseaux ferroviaires du Royaume-Uni et de la France ainsi qu'entre les réseaux routiers français et britannique, exploitée sous une Concession unique et indissociable.

Le réseau ferroviaire dit du Lien Fixe Transmanche (LFT) comprend l'infrastructure et les équipements fixes nécessaires pour l'exploitation des trains, depuis les points de connexion avec les réseaux voisins.

Les interfaces opérationnelles entre le réseau ferroviaire LFT et les Entreprises Ferroviaires sont :

- les points physiques d'entrée et de sortie de la Concession ;
- les échanges de données et d'informations entre les Centres de contrôle des gestionnaires des infrastructures ferroviaires de SNCF Réseau, de Network Rail et de HS1 (exploité par NRHS) et le Centre de Contrôle ferroviaire d'Eurotunnel (RCC), et entre ces Centres de contrôle et les trains.

3.2 Tunnels Ferroviaires

Le système Eurotunnel comporte deux tunnels ferroviaires ainsi que des lignes continentales principales reliant les tunnels aux deux points d'entrée de la Concession. La longueur de chaque tunnel est approximativement 50 km et leur diamètre intérieur est d'environ 7,6m. La déclivité maximale des voies est de 11°/°°.

Le Tunnel Ferroviaire Nord est normalement réservé au trafic de la Grande-Bretagne vers la France. Le Tunnel Ferroviaire Sud est normalement réservé au trafic de France vers la Grande-Bretagne. La signalisation de chaque tunnel est néanmoins conçue pour permettre le fonctionnement à contresens, notamment au cours des périodes de maintenance. Chaque tunnel ferroviaire est divisé en trois sections ou «intervalles» séparés par des traversées-jonctions équipées d'aiguillages reliant les Tunnels Ferroviaires Nord et Sud, permettant la circulation alternée dans un intervalle donné durant les opérations de maintenance ou le traitement d'incidents dans l'intervalle parallèle.

La voie de chaque tunnel ferroviaire est équipée de rails longs soudés et posés sur des blochets indépendants en béton encastrés dans l'assise en béton de la voie. La canalisation de refroidissement, la canalisation incendie, les équipements et câbles de signalisation sont fixés aux parois des tunnels. Un système de refroidissement par circulation d'eau maintient la température des tunnels ferroviaires à un niveau quasiment constant durant l'année.

3.3 Tunnel de Service et de Secours

Entre les deux tunnels ferroviaires se trouve un tunnel de service routier accessible tous les 375m en moyenne par les portes des rameaux de communication. Le tunnel de service est utilisé pour la maintenance des installations et les interventions de sécurité. Un trottoir latéral présent sur toute la longueur des tunnels ferroviaires, d'une largeur de 800mm à son point le plus étroit, facilite l'évacuation des voyageurs et du personnel vers le tunnel de service.

Evacuation latérale	Hauteur vs. tête du rail	Distance hz. axe voie	Largeur (min)
Marche d'évacuation	530 mm	1861 mm	336 mm
Trottoir d'évacuation	810 mm	2197 mm	800 mm

En plus des équipements de détection et de lutte incendie installés à intervalles réguliers le long des tunnels ferroviaires, des stations de lutte incendie (appelées SAFE ou Stations d'Attaque du Feu) sont implantées aux abords des traversées-jonctions sous-marines. L'équipement de ces stations permet une évacuation vers le tunnel de service en toute sécurité des occupants des trains qui y sont arrêtés, ainsi que la lutte contre l'incendie du train.

Un système de ventilation incendie (SVS), présent dans les tunnels ferroviaires, permet en outre de contrôler la direction du flux d'air en cas d'incident entraînant la présence de fumée, venant encore améliorer la sécurité des personnes présentes dans le Lien Fixe Transmanche.

3.4 Alimentation électrique

La caténaire fournit la puissance de traction aux locomotives électriques circulant dans les tunnels ferroviaires et les voies principales de surface de la Concession. Elle est divisée en sections de dimension réduite pour permettre une reconfiguration rapide de l'alimentation par télécommande. La tension d'alimentation est de 25kV à 50Hz. Le réseau est équipé d'un dispositif de compensation statique de l'énergie réactive de type STATCOM entré en service en Octobre 2022. Le réseau de traction est alimenté en mode normal entièrement depuis la France. L'alimentation symétrique par les sous-stations française et britannique est aussi un mode autorisé. Tout nouveau matériel roulant doit être compatible avec cette alimentation suivant les exigences de la STI du sous-système « Energie », y compris la démonstration explicite et complète (avec campagne d'essais) suivant le chapitre 10 de la norme EN 50388. Le freinage par récupération est uniquement permis sur la Concession sous condition d'une démonstration de compatibilité établie selon cette même norme.

Alimentation électrique de traction	25kV 50Hz
Catenaire - Hauteur du fil de contact (min-max au-dessus du rail)	5922mm – 6030mm (voie d'urgence: 6300mm)

L'énergie électrique alimentant les pompes d'exhaure, l'éclairage, la ventilation et autres réseaux auxiliaires du Lien Fixe est fournie par des circuits d'alimentation séparés et doublés. En cas de perte de l'alimentation fournie par l'un des deux réseaux nationaux, le réseau restant peut fournir la puissance nécessaire à l'exploitation de l'ensemble du Lien Fixe. En outre, Eurotunnel dispose de sa propre puissance auxiliaire de secours pour les situations d'urgence.

3.5 Centres de contrôle ferroviaire ("RCC")

Un centre de contrôle ferroviaire réalise le suivi de tous les mouvements des trains dans la Concession; il assure également le contrôle et la commande des équipements ferroviaires fixes et des équipements auxiliaires. Cette fonction est assurée en alternance par deux centres équivalents situés du côté britannique et du côté français de la Manche, le centre n'assurant pas le contrôle étant prêt en permanence à reprendre les fonctions de contrôle/commande.

3.6 Signalisation

La signalisation utilisée est la TVM 430, spécialement paramétrée pour le Lien Fixe Transmanche. Une vitesse-cible est fournie au récepteur à partir de l'information transmise par les circuits de voie UM71C et interprétée par les calculateurs embarqués.

En ligne avec les objectifs de la Commission Européenne, le déploiement d'une signalisation au standard ERTMS est à l'étude en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructure du réseau ferroviaire à grande vitesse nord-ouest européen (pour une mise en service attendue après 2030, sans superposition, et susceptible d'inclure la fonction rebroussement).

3.7 Communications

Le Lien Fixe Transmanche est équipé d'un système de communication sol-train de norme GSM-R.

Le Lien Fixe Transmanche est également équipé du système de communication mobile Radio Concession à la norme GSM-R (mis en service en 2016).

3.8 Gabarits de chargement

Tous les gabarits UIC sont acceptés dans le Lien Fixe Transmanche, y compris le gabarit UIC GC.

Cependant, le gabarit de chargement des convois transmanche est généralement contraint par les limites des réseaux limitrophes. En particulier, pour les trains de marchandises à destination du réseau classique de Network Rail, au gabarit plus restrictif (W9 ou W6) au-delà du chantier fret de Dollands Moor, seuls les wagons respectant le gabarit approprié peuvent être acceptés (NB: on notera que le marquage des wagons par la mention «CT» n'est pas requis pour la circulation dans le LFT). Les gabarits UIC GC et GB+ sont acceptés sur certaines sections du réseau HS1.

3.9 Charge à l'essieu

La masse maximale par essieu autorisée dans le Lien Fixe Transmanche est de 22,5 tonnes (ligne de « catégorie D4 » et « classification 5 » selon la norme EN15528).

3.10 Charge maximale

Le tonnage brut tracté maximum autorisé pour les trains de marchandises est déterminé (hormis caractéristiques de freinage et limites inhérentes au matériel) en fonction des performances du matériel de traction utilisé. Les limites actuelles de tonnage (hors engins moteurs) pour les matériels actuellement utilisés sont les suivantes:

Traction assurée par 1 locomotive Class 92 (unité simple)	1360 tonnes par train
Traction assurée par 2 locomotives Class 92 (unité multiple)	1800 tonnes par train

Pour tout nouveau type de matériel, l'opérateur pourra estimer la performance dans le Lien Fixe Transmanche sur la base des informations RINF, sous réserve de vérification en conditions réelles d'exploitation.

3.11 Longueur maximale

Longueur maximale des trains de fret (y compris engins moteurs)	750 mètres

Cependant en pratique cette capacité est habituellement limitée par la longueur maximale autorisée sur les réseaux limitrophes (c'est-à-dire sur les infrastructures RFN, HS1 et Network Rail, ou au-delà en Belgique, Allemagne, Suisse, Italie ou Espagne).

3.12 Vitesse

Pour une meilleure utilisation de la capacité du Lien Fixe Transmanche, il est recommandé une vitesse de roulement de 140 km/h à 160 km/h pour les trains de passagers, 120 km/h à 140 km/h pour les trains de marchandises (les wagons aptes à circuler à 100km/h sont également acceptés, voir section 4 ci-après).

3.13 Compatibilité du Matériel roulant

Les Entreprises Ferroviaires doivent s'assurer de la compatibilité de leur matériel roulant avec le Lien Fixe Transmanche et respecter les versions actuelles des Spécifications Techniques d'Interopérabilité, National Technical Specification Notices et règles techniques nationales notifiées applicables (ou pour le matériel antérieur aux STIs et NTSNs actuelles, de la détention d'une autorisation valide spécifique de la CIG de circulation dans le Lien Fixe Transmanche)[16]. A l'issue d'efforts de rationalisation, ces exigences sont progressivement simplifiées (STI, NTSN & RTNN au lieu d'exigences ad-hoc de la CIG avant 2013 basées sur le référentiel du matériel existant, acceptation par la CIG de la traction répartie, déploiement GSM-R, élimination de duplications aux RTNN…).

3.13.1 Transport de marchandises

Locomotives: Les Entreprises Ferroviaires devront utiliser des locomotives conformes aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité et National Technical Specification Notices actuellement applicables (ou pour le matériel antérieur aux STIs et NTSNs actuelles, détenant une autorisation valide spécifique de circulation dans le Lien Fixe Transmanche), et possédant les équipements adaptés et compatibles avec le LFT (cf. **Annexe 2**).

Cette disposition (remplaçant une exigence précédente de capacité de roulement de 30 minutes en cas d'incendie) est rendue possible par l'existence de quatre stations d'attaque du feu (SAFE) qu'un train de marchandises, en cas d'incendie à bord, peut rejoindre en moins de 15 minutes, quelle que soit la position du train dans les tunnels ferroviaires au déclenchement de l'alarme.

Wagons: Les wagons de marchandises utilisés dans le Lien Fixe Transmanche devront être conformes aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité[17] et National Technical Specification Notices actuellement applicables (ou détenir une autorisation valide spécifique de circulation dans le Lien Fixe Transmanche) et conformes aux conditions particulières du LFT (cf. **Annexe 2**).

3.13.2 Transport de voyageurs

Les trains de voyageurs doivent être compatibles avec le Lien Fixe Transmanche et conformes aux versions actuelles des Spécifications Techniques d'Interopérabilité et National Technical Specification Notices et aux règles techniques nationales notifiées applicables (ou pour le matériel antérieur aux STIs et NTSNs actuelles, détenir une autorisation valide spécifique de circulation dans le Lien Fixe Transmanche).

[16] La démonstration de la conformité aux exigences techniques se fait dans une demande d'autorisation de la CIG et, le cas échéant, de l'Agence (de portée limitée aux exigences du tunnel pour des trains déjà autorisés dans un autre Etat membre)

[17] Adresse internet: www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/TechnicalSpecifications.aspx

4 RÉPARTITION DES CAPACITÉS

Eurotunnel a mis en place, pour sa fonction de répartition des capacités, une organisation qui assure le respect du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'attribution des sillons, ainsi que son indépendance de toute Entreprise Ferroviaire. Le Directeur du Réseau Ferroviaire (coordonnées au point 1.1) remplit les fonctions essentielles de répartition des capacités dans le cadre d'un processus standardisé s'appliquant identiquement à tous les candidats sur une base non-discriminatoire, et en suivant exactement les mêmes méthodes, calendrier, offres de capacité, coordination, priorités et processus de règlement des litiges pour tout candidat, avec un devoir primordial d'équité, transparence, indépendance et non-discrimination.

4.1 Offre de capacités

Eurotunnel s'est engagé dans le cadre de la Convention d'Utilisation à réserver pour toutes les Entreprises Ferroviaires jusqu'à 50% de la capacité du Lien Fixe disponible par heure, dans les deux sens. La priorité sera accordée aux demandes de sillons dans le Lien Fixe Transmanche à 140 km/h et à 120 km/h (marchandises) ou 140km/h et 160 km/h (voyageurs). Des sillons à 100 km/h seront toutefois disponibles, notamment durant les périodes creuses et les périodes de maintenance. Les périodes horaires et les capacités des catalogues de sillons fret et voyageurs sont détaillées aux par. 6.2 et 6.3.

Catalogues de Sillons 2027	Périodes de Jour	Périodes de Nuit
Trains de Voyageurs	**4 trains** /heure /sens (160 or 140km/h)	Ad-hoc sur demande (120 ou 100km/h)
Fret Ferroviaire	**2 trains** /heure /sens (120km/h) (jusqu'à)	**4 trains** /heure /sens (120 & 100km/h) (jusqu'à)

Tous les sillons pour trains de voyageurs (et trains de marchandises sans arrêt) sont coordonnés entre les gestionnaires d'infrastructure du réseau transmanche depuis 1994 de manière à offrir des sillons inter-capitales à grande vitesse de bout en bout entre Londres-Paris/Bruxelles et vers des destinations au-delà (ou vers les points de connexion du fret).

A la demande de candidats, Eurotunnel peut réaliser (en coordination avec les gestionnaires d'infrastructure) des études techniques de faisabilité de sillons non-standard hors catalogue, sous réserve de disponibilité.

Eurotunnel procède à une veille continue sur les évolutions potentielles de la demande future à l'écoute des projets et besoins des opérateurs, en vue d'assurer l'adéquation de l'offre de capacités à la demande et préparer des évolutions des catalogues de sillons dans un processus coordonné de développement des capacités en coopération entre gestionnaires d'infrastructures (voir par.4.7). Dans ce contexte, le développement d'un 5ème sillon horaire voyageurs (3ème sillon Paris<>Londres) à l'horizon 2029 est à l'étude.

Les sillons alloués ont une validité au plus égale à celle de l'horaire de service pour lequel ou au cours duquel la capacité a été accordée.

4.2 Processus et calendrier pour les demandes de sillons

Les Entreprises Ferroviaires et autres Candidats pourront adresser leurs demandes (cf. formulaires fournis en Annexe 6) de sillons au Directeur du Réseau Ferroviaire (coordonnées au point 1.1) qui sans délai les enregistrera et transmettra aux planificateurs ferroviaires (Eurotunnel Train Planning) les éléments opérationnels pour analyse et vérification.

Toutes les informations fournies par écrit ou oralement par les candidats seront traitées comme étant strictement confidentielles. Les dossiers de demande de capacité établis avec les candidats comprendront des sections distinctes entre les informations commerciales (Dossier d'Accès) et opérationnelles (demande de Réservation). Seules les informations opérationnelles seront accessibles aux services opérationnels d'Eurotunnel et partagées le moment venu avec les gestionnaires et opérateurs d'infrastructures adjacentes nécessitant ces données pour la gestion des circulations.

4.2.1 Programmation de l'horaire de service

Compte tenu du fonctionnement du transport ferroviaire en mode programmé[18] et des nécessités commerciales des candidats, la capacité est attribuée essentiellement dans le cadre des opérations de préparation d'un horaire de service annuel. Le candidat présente son dossier de demande de sillons avant le 8ème mois précédant la date du début de l'horaire de service.

Entre le 8ème et le 5ème mois précédent cette même date, Eurotunnel analyse ces demandes, si nécessaire en coopération avec les gestionnaires d'infrastructure adjacents, puis met en œuvre le processus de coordination prévu au paragraphe 4.3.1 ci-dessous.

A compter du 5ème mois, Eurotunnel communique aux demandeurs la liste des sillons proposés. Les demandeurs ont 1 mois pour faire des observations.

Après ce délai d'1 mois, Eurotunnel informe les demandeurs des propositions définitives de sillons. Les demandeurs ont alors un délai de 2 semaines pour confirmer leurs demandes de réservation ou déposer leurs réclamations à Eurotunnel. Le processus prévu au paragraphe 4.3.3 ci-dessous est alors mis en œuvre.

Eurotunnel produit l'horaire définitif 3 mois avant le début de l'horaire de service et informe les demandeurs des sillons qui leur sont attribués dans l'horaire de service (voir **Annexe 5** pour le calendrier complet de la procédure de traitement des demandes de capacité).

4.2.2 Calendrier pour les demandes en dehors de l'horaire de service établi

Afin de satisfaire les besoins de flexibilité et réactivité du marché du fret ferroviaire, Eurotunnel met en œuvre une seconde échéance accélérée pour les demandes de sillons hebdomadaires préétablis pour trains de marchandises : les candidats pourront soumettre leurs demandes de sillons jusqu'à 2 semaines avant le démarrage de l'horaire de service, et Eurotunnel s'efforcera de traiter ces dossiers en vue permettre la réservation et la programmation des sillons 1 semaine avant le démarrage de l'horaire de service.

Eurotunnel répond au plus tôt aux demandes ad-hoc de sillons individuels (voyageurs ou fret) reçues en dehors du processus de programmation d'un service horaire. Les informations sur la capacité de réserve disponible dans un créneau horaire donné sont diffusées à tout candidat qui en fait la demande. A la demande de candidats, Eurotunnel peut réaliser des études techniques de faisabilité de sillons non-standard hors catalogue (sillons spéciaux à vitesse inférieure, ou avec exigences opérationnelles spécifiques, etc.), sous réserve de disponibilité.

4.2.3 Horaire de service 2027

S'agissant de l'horaire de service 2027 (applicable du dimanche 13 décembre 2026 au samedi 11 décembre 2027), les demandes reçues au cours de l'horaire de service pour des sillons hebdomadaires et/ou individuels seront traitées dans les conditions prévues au paragraphe précédent et dans leur ordre de réception. Chaque candidat, si sa demande peut être satisfaite, recevra une offre précise dans les meilleurs délais possibles et sur la base de la tarification applicable (**annexe 3** et **annexe 4**).

4.3 Processus de répartition

4.3.1 Processus de coordination

S'il se trouve confronté à des demandes concurrentes dans le cadre du processus de programmation, Eurotunnel s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci. (2012/34 art.46.1)

Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, Eurotunnel propose des capacités différentes de celles qui ont été demandées, en s'efforçant de répondre autant que possible aux besoins du candidat. (2012/34 art.46.2)

Eurotunnel tentera de résoudre tous les conflits, en consultant les candidats concernés (2012/34 art.46.3), et en assurant la traçabilité de ses échanges avec les candidats.

[18] "en mode programmé" se réfère à des sillons ferroviaires préenregistrés ou "programmés" à l'avance dans le système de gestion du trafic ferroviaire, par opposition aux sillons crées manuellement en temps réel par les opérateurs du RCC lors de la présentation d'un train

4.3.2 Principes et Critères pour la Répartition des Capacités

Le principe directeur d'Eurotunnel dans le processus de répartition des capacités est de permettre le développement du plus grand nombre de services par une utilisation efficace des capacités en open access. 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[19]), Eurotunnel prendra en compte successivement les critères objectifs et non discriminatoires listés ci-dessous dans un objectif de transparence, par ordre décroissant de priorité:

1) la complexité de tracer de bout en bout les sillons internationaux concernés, tenant compte des distances couvertes par les services ferroviaires, et du nombre de Gestionnaires d'Infrastructure impliqués dans la création du sillon; (2012/34 art.46.4)
2) l'impact sur les autres utilisateurs du Lien Fixe Transmanche et des réseaux adjacents, et la possibilité d'offrir des propositions alternatives de sillons pour le réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche, en coordination avec les Gestionnaires d'Infrastructure des autres réseaux concernés; (2012/34 art.46.4)
3) le besoin pour le candidat de produire une certaine fréquence de service pour des raisons opérationnelles, commerciales, économiques ou sociales, et la fréquence d'utilisation du sillon prévue par les services ferroviaires concernés (eg. service utilisant un sillon toutes les semaines vs. service utilisant le sillon une fois par mois, ou sur base saisonnière, ou une seule fois dans l'année); (2012/34 art.45.1 et 52.1)
4) toutes autres contraintes raisonnables exprimées par les candidats; (2012/34 art.45.4)
5) tout accord cadre conclu par un candidat;
6) sauf circonstances particulières avec contraintes spéciales justifiées par une Entreprise Ferroviaire, les circulations haut-le-pied recevront la plus basse priorité.

En pratique, dans la mesure du réalisable, Eurotunnel proposera des solutions offrant un compromis raisonnable permettant à tous les services concurrents de fonctionner dans les meilleures conditions possibles (2012/34 art.46.2).

Si Eurotunnel n'est pas en mesure de proposer une solution acceptable sous une fourchette de 2h30 de part et d'autre de l'horaire demandé (dans une plage horaire de disponibilité théorique dans le catalogue, hors nuits de maintenance), l'infrastructure est déclarée en saturation, et Eurotunnel déclenche un plan de développement des capacités, et comprenant notamment une étude d'évolution des catalogues de sillons préétablis (voir par 4.7). Dans cette éventualité, les critères de répartition sont appliqués de manière ferme pour gérer l'allocation des capacités aux candidats, et complétés par le critère additionnel d'efficacité de composition des services (e.g. unité multiple…).

4.3.3 Processus de règlement des litiges

Sans préjudice des conditions de recours évoquées aux paragraphes 1.3.2 et 4.3.5, Eurotunnel met à la disposition des candidats, un système de règlement rapide des conflits dans la répartition des capacités d'infrastructure[20]. Le candidat adressera ses réclamations au Directeur du Réseau Ferroviaire (coordonnées figurant au point 1.1) :

La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par Eurotunnel en réponse aux réclamations communiquées par écrit par les candidats.

Les réclamations déposées doivent inclure les éléments suivants:

- référence du train, sillon et/ou horaire concerné;
- description de la solution qui, de l'avis du candidat, devrait être prise en compte dans le processus de règlement du litige (en ce qui concerne ce candidat, et le ou les autres candidats dont les sillons préalablement attribués pourraient être modifiés);
- justification des contraintes opérationnelles, commerciales ou d'autre nature appuyant la criticité du besoin d'un sillon particulier (par exemple, la carence de sillons sur une infrastructure adjacente (marchandises) ou l'organisation d'une correspondance en amont ou en aval (passagers)), permettant d'analyser le fondement de la réclamation.

Les réclamations sont communiquées par le Directeur du Réseau Ferroviaire à l'opérateur, ou aux opérateurs, auxquels les sillons concernés ont été attribués.

Les candidats dont les sillons préalablement attribués pourraient être modifiés doivent soumettre leur réponse à Eurotunnel le plus rapidement possible après la réception de la réclamation.

[19] Conformément à la Directive 2012/34/UE art. 47.

[20] Le processus de règlement des litiges s'applique également aux litiges relatifs au régime de performance (DRR par.7)

Eurotunnel communique sa décision au plaignant, et à tout autre opérateur impliqué, dans les meilleurs délais suivant la réception de la réclamation et des réponses, pour une décision finale sous 10 jours ouvrables. Les décisions d'Eurotunnel sont communiquées par écrit et motivées.

4.3.4 Suppression ou modification des sillons

L'organisme de répartition des capacités se réserve le droit de supprimer ou de modifier les sillons attribués dans les cas suivants :

- pour permettre des travaux d'entretien non prévus et critiques pour la sécurité de l'infrastructure ferroviaire (2012/34 art.53.3);

- pour accorder, à la demande de la CIG, de l'un ou l'autre des concédants, ou des deux concédants agissant conjointement, la priorité à des transports nécessaires aux besoins de la défense ;

- pour assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce cas et conformément à l'article 52 de la Directive 2012/34/UE, Eurotunnel pourra imposer la renonciation à un sillon en période de pointe dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à 70%, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des opérateurs. La décision de modification ou de suppression d'un ou de plusieurs sillons est précédée d'un préavis d'un mois adressé aux candidats concernés ainsi que d'une concertation avec ceux-ci. Cette renonciation pourra porter sur toute la durée de l'horaire de service.

L'organisme de répartition informe dès que possible les candidats concernés par cette décision et indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence, de nécessité absolue ou de force majeure, notamment en cas d'accident, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'organisme de répartition peut supprimer, sans préavis, les sillons nécessaires pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations ferroviaires.

4.3.5 Droit de Recours contre les Décisions du Concessionnaire

Lorsqu'un candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination, ou de tout autre préjudice, par conséquence d'une décision prise par Eurotunnel, et notamment concernant les décisions de répartition des capacités, le candidat pourra soumettre un recours à l'organisme de contrôle (coordonnées au point 1.3.2).

4.4 Capacités pour travaux de maintenance, renouvellement et amélioration

Le principe d'exploitation du Lien Fixe Transmanche vise le maintien de la disponibilité pour les services commerciaux 24 heures et 365 jours par an. Eurotunnel se réserve le droit de fermer notamment de nuit une partie du Lien Fixe Transmanche aux fins de la maintenance, ce qui se traduit par une période d'exploitation en voie unique permettant la continuité des services. La maintenance récurrente des tunnels ferroviaires est effectuée en mode programmé, et se déroule normalement les nuits des samedi et dimanche entre minuit et six heures du matin, nuits qui sont donc exploitées en voie unique. En cas de travaux d'entretien non programmés nécessitant une modification ou suppression de sillons, les candidats concernés sont informés et consultés avec un préavis minimum de six semaines (sauf dans le cas de travaux critiques pour la sécurité).

4.5 Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, Eurotunnel prendra toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. Les Centres de contrôle et le personnel des Entreprises Ferroviaires désigné à cet effet sont tenus de s'informer mutuellement de tout incident pouvant affecter le trafic vers et dans le Lien Fixe Transmanche.

Ils doivent également se tenir mutuellement informés de l'heure prévue pour le rétablissement de l'exploitation normale, et de l'heure effective de ce rétablissement.

Lorsque les services assurés ne sont pas conformes à l'horaire, la régulation des trains dans le Lien Fixe Transmanche relève de la responsabilité du RCC.

Un plan d'intervention, mis au point avec les autorités compétentes des deux pays, permet de traiter les situations d'urgence. Ce plan comporte entre autres une liste des divers organismes publics à alerter.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

Eurotunnel peut exiger des Entreprises Ferroviaires dont le train est en panne qu'elles mettent à sa disposition les moyens appropriés dont elles disposent pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais, cette mise à disposition se faisant aux frais des Entreprises Ferroviaires. Lorsque ces moyens ne permettent pas de sortir immédiatement le train en panne, Eurotunnel assurera d'office la sortie du train en panne à l'aide de moyens de secours aux frais de l'Entreprise Ferroviaire. Ces frais sont définis dans le chapitre 6 (Tarification).

4.6 Connexion aux Corridors de Fret Ferroviaire Européens

Le Lien Fixe Transmanche est connecté au point frontière de Fréthun avec le réseau européen de corridors de fret ferroviaire (Règlement UE 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif). Eurotunnel coopère de manière rapprochée avec ces corridors sur des projets commerciaux et de développement de l'interopérabilité, et en particulier avec le Corridor de fret ferroviaire Mer du Nord–Méditerranée (ou «RFC-NSM», ou «RFC2») qui compile une offre de sillons de longue distance préétablis au départ et à destination du point frontière de Fréthun, qui peuvent être demandés par les candidats aux coordonnées suivantes :

Corridor Fret Ferroviaire Mer du Nord–Méditerranée:

Adresse: RFC2-OSS, Rue Fonsny 13, B-1060 Brussels, Belgique

Email: oss@rfc2.eu

Téléphone: +32 2 432 28 08 / +32 492 914 976

Internet: www.rfc-northsea-med.eu

La connexion du Lien Fixe Transmanche au réseau européen de corridors de fret ferroviaire doit contribuer aux efforts de résolution des barrières au développement du fret ferroviaire transmanche, et notamment :

- par une amélioration de l'offre et de la qualité des sillons de longue distance vers les marchés clef du fret transmanche comme l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne (en connexion avec les autres corridors).
- par des contributions à l'investissement sur la résolution des barrières d'interopérabilité, en particulier les contraintes de gabarit, de signalisation (ETCS/ERTMS) et d'électrification.
- par une prise en compte des problématiques de passage des frontières, notamment à Fréthun (RFN) où s'exerce un contrôle douanier en milieu difficile (présence possible de migrants).

4.7 Réunions d'analyse de la sécurité et de la performance opérationnelle et commerciale

Gestion de la Sécurité: Eurotunnel et les Entreprises Ferroviaires tiendront des réunions périodiques sur l'analyse des évènements de sécurité affectant les services transmanche, afin d'améliorer les conditions opérationnelles de la sécurité.

Suivi et amélioration de la Performance: Eurotunnel, les Entreprises Ferroviaires et les gestionnaires des infrastructures adjacentes se réuniront périodiquement pour discuter de la performance opérationnelle relative à l'utilisation du Lien Fixe Transmanche, dans le but d'améliorer la fiabilité et la disponibilité pour tous les intéressés.

Développement du Marché: Les Entreprises Ferroviaires et Eurotunnel échangeront régulièrement des informations sur les prévisions de trafic afin d'assurer la disponibilité et l'utilisation optimale des capacités du Lien Fixe Transmanche, et de pouvoir anticiper des évolutions de l'offre des catalogues de sillons fret et voyageurs proposés par Eurotunnel en fonction des évolutions de la demande à long terme.

Pour le développement de nouvelles dessertes nécessitant la conception de nouveaux types de sillons internationaux, il est conseillé aux Entreprises Ferroviaires d'avertir les gestionnaires des réseaux concernés au moins deux ans avant le démarrage de l'horaire de service visé, de manière à permettre à Eurotunnel et aux gestionnaires d'infrastructures nationaux de se coordonner pour étudier avec l'EF et construire une offre de sillons internationaux (processus de développement des capacités), qui seront ensuite ouverts aux candidats pour les demandes de capacité dans le cadre de l'horaire de service (processus de répartition des capacités).

Lorsque ces processus d'écoute et d'anticipation des besoins sont susceptibles de conduire à une modification des catalogues de sillons, Eurotunnel consulte et associe les opérateurs intéressés à ses réflexions, au moyen de consultations ad-hoc ou à l'occasion de sa consultation annuelle sur le DRR.

5 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

5.1 Chargements exceptionnels

Eurotunnel prendra des dispositions particulières pour permettre le transport de certains chargements exceptionnels pouvant être acceptables compte tenu des caractéristiques techniques propres au Lien Fixe Transmanche. Le passage de ce type de trafic pourra être soumis à une charge additionnelle en fonction des frais spécifiques engagés par Eurotunnel pour le passage du train.

5.2 Prestations supplémentaires

Eurotunnel ne fournit pas de prestations supplémentaires dans la Concession du Lien Fixe, mais pourra assister les Entreprises Ferroviaires dans la mesure du possible avec ses compétences techniques dans leurs projets de développement de nouveaux services, et plus généralement peut fournir des prestations de conseil à des conditions à définir avec les demandeurs.

Par ailleurs l'Entreprise Ferroviaire pourrait avoir besoin d'accéder à des installations, équipements et services spécialisés pour le trafic transmanche en dehors du périmètre de la Concession d'Eurotunnel, et se trouvant sous le contrôle d'autres entités. Ces prestations ne sont donc pas couvertes par le barème de prix. Les Entreprises Ferroviaires disposent d'un droit d'accès équitable et non discriminatoire à ces installations essentielles qui leur est conféré par la directive 2012/34/UE, et sont invitées à se rapprocher directement des entités contrôlant ces actifs.

5.3 Prestations essentielles « Open Access » du fret transmanche

Eurotunnel ne fournit pas de prestations essentielles à l'extérieur de la Concession du Lien Fixe. Les prestations au sol aux chantiers frontaliers de Fréthun et Dollands Moor, effectuées sur les réseaux nationaux hors Concession, sont fournies par des prestataires ferroviaires à la charge des EF. Des prestations de traction transmanche peuvent être fournies par d'autres prestataires sur et en dehors de la Concession Eurotunnel du Lien Fixe Transmanche.

6 TARIFICATION

6.1 Méthode et Cadre de Tarification

Conformément au Chapitre IV de la Directive européenne 2012/34/UE, Eurotunnel applique un cadre de tarification de manière non-discriminatoire permettant l'utilisation du réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche par les Entreprises Ferroviaires.

6.1.1 Historique du cadre de tarification de la Concession

Résultant du Traité de Cantorbéry, de la Concession de la Liaison Fixe, et de la Convention d'Utilisation du Réseau, le cadre de tarification pour l'accès au réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche a été établi dès l'origine en 1987 sur des bases non discriminatoires et transparentes et tenant compte du coût de construction et d'exploitation de la Liaison Fixe, de la situation du marché des transports et de l'utilisation optimale de la capacité du Lien Fixe Transmanche, sur la base des prévisions de trafic fournies par les Gouvernements et chemins de fer étatiques[21].

Ainsi, le cadre de tarification du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe reflète fondamentalement la situation unique d'Eurotunnel, Concessionnaire privé du Lien Fixe Transmanche, exploitant un système de transport routier et ferroviaire intégré, permettant l'accès des Entreprises Ferroviaires à une interconnexion entre les réseaux ferrés français et britannique. Eurotunnel est ainsi Concessionnaire privé d'un réseau ferroviaire construit sans subvention des Gouvernements[22] et financé exclusivement par ses redevances d'accès établies par le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation.

6.1.2 Règlementation et Application des principes de tarification du droit communautaire

Les tarifs publiés dans le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe ont été conçus de manière à fournir un accès libéralisé équitable et non-discriminatoire reflétant le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation, 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.

La réalisation de la Liaison Fixe a été achevée après 1988 (en 1994), ce qui rend le projet conforme au premier critère d'application de l'article 32, paragraphe 3 de la directive 2012/34/UE.

Les autres critères d'application de l'article 32.3 de la directive 2012/34/UE, sont également remplis par la Liaison Fixe car :

- La Liaison Fixe est un projet d'investissement spécifique par ses caractéristiques : il s'agit en effet de l'unique tunnel ferroviaire sous-marin sur le continent européen, qui en plus est financé uniquement sur fonds privés. Il a permis le franchissement d'un obstacle naturel et l'interconnexion sans rupture de charge entre le réseau ferroviaire continental et le réseau ferroviaire britannique, qui nécessiterait autrement (et autrefois) un transfert modal par voie maritime ou aérienne, apportant ainsi une amélioration majeure de l'efficacité et compétitivité des services ferroviaires transmanche.
- Le projet de Lien Fixe Transmanche a été dès le début un projet hautement risqué en termes d'investissements financiers ainsi qu'en termes de projections de trafic. Ce risque a été d'autant plus grand pour les investisseurs financiers qu'il n'a bénéficié d'aucun financement public de la part des deux Etats concernés au premier chef. De ce fait, la rentabilité à long terme du projet était fixée à 11.87%.
- Le péage d'accès reflète ainsi des investissements considérables (£10bn ou 14milliards d'euros en valeur 1994 dont 5 milliards d'euros pour le réseau ferroviaire) à 100% privés. En l'absence du cadre de tarification de la Convention d'Utilisation, il aurait été impossible d'attirer le financement privé nécessaire à la réalisation du projet. Même avec ce cadre de tarification, le retour sur investissement sur les couts à long terme représente seulement 3% à 4% actuellement.

Le principe de tarification de recouvrement des couts à long terme (CLT) à travers les péages est le fondement du modèle économique de financement privé du Lien Fixe. L'applicabilité de ce principe au projet de construction du Lien Fixe Transmanche a été validée par la Commission Européenne et par la CIG. L'application du principe des CLT à l'investissement de construction dans la tarification de la Convention d'Utilisation a été présentée en détail au CBE-CIG et à ART-ORR.

[21] 16.5 millions de passagers et 7.3 millions de tonnes étaient prévus par la Convention d'Utilisation pour l'année 1993, auxquels un taux de croissance annuel de 2,7% s'applique au trafic passagers et de 4,3% et 2,2% pour le trafic marchandises et marchandises en vrac.

[22] En contraste avec les réseaux adjacents, fortement subventionnés par les Etats.

L'assiette de coûts du réseau ferroviaire du Lien Fixe est régie par la Convention d'Utilisation. L'imputation des coûts est assurée par la Convention d'Utilisation, qui met en œuvre ces principes, selon une tarification duale justifiée par la couverture des charges de recouvrement de l'investissement de construction imputable à la partie ferroviaire de l'infrastructure[23] d'une part, et de recouvrement des couts d'exploitation et renouvellement [24] d'autre part :

- Pour les **Trains de Voyageurs**, l'évolution de l'élément principal des charges d'utilisation est régie par une formule d'indexation à long terme basée sur l'inflation[25] moins 1,1% par an, ce qui signifie que ces charges ont baissé en termes réels de -31% entre 1994 et 2027. En outre, le péage par voyageur offre une réduction conséquente du coût d'accès pour le développement de nouvelles dessertes pour les nouvelles destinations et/ou les nouveaux opérateurs, permettant d'abaisser considérablement les coûts de lancement durant la période sensible de montée en charge du taux de remplissage, facilitant ainsi l'entrée sur le marché transmanche pour les nouveaux services.

  En parallèle de son système de tarification favorable au lancement, Eurotunnel a publié en 2018 le programme **ETICA-Pax** d'aides au démarrage, visant à récompenser les efforts et réduire les couts de développement de nouveaux services ferroviaires voyageurs, pour soutenir les créations de dessertes. Ce programme pour les nouveaux marchés a été étendu de 2025 jusqu'en 2030.

- Pour les **couts d'exploitation, entretien et renouvellement** («OMRC»), les signataires de la Convention d'Utilisation du Réseau («RUC») ont conclu en 2025, avec la pleine participation des entreprises ferroviaires concernées (actuellement EIL) et information de l'organisme de contrôle, un accord d'application du RUC pour les dispositions sur les couts d'exploitation du réseau pour un cycle de 5 ans 2025-2029. Cet accord offre une stabilité et visibilité sur 5 ans pour les couts d'exploitation du réseau[26], avec une contribution aux renouvellements stabilisée, un élément variable en fonction de la performance opérationnelle, une refacturation variable des consommations d'énergie de traction, et introduit une révision en cas de variation majeure des Taxes UK, tout en prévoyant la participation en Open Access de tous les opérateurs de trains de voyageurs, y compris Eurostar et les futurs nouveaux entrants, aux processus contractuels. A titre indicatif, en 2027 le péage par train de voyageurs reste stable (+0.4%) par rapport à 2024 avant application de l'inflation et revue contractuelle, et aboutit à une réduction en termes réels de -15% entre 2010 et 2027.

- Pour les **Trains de Marchandises**, suite à un accord avec les Gouvernements et les opérateurs de fret ferroviaire en 2007 (Memorandum of Understanding visé au paragraphe 1.2), une grille tarifaire unique «RUC-OA» est établie pour tout trafic ferroviaire fret ; cet engagement représente un effort de croissance et d'Open Access par Eurotunnel équivalent aux efforts requis des signataires RUC et des Gouvernements, et basé sur l'engagement des opérateurs fret à accroître leur trafic et à faciliter le développement du trafic par les opérateurs Open Access.

  Suite au succès de l'initiative ETICA-Fret en 2013, et en accord avec les autorités nationales et communautaires, Eurotunnel a lancé en **2014** une initiative supplémentaire en faveur du fret ferroviaire, intensifiant de manière considérable ses efforts de développement du fret ferroviaire transmanche. Cette initiative fret 2014 comprend une réduction des redevances d'accès sur les périodes de nuit pour les trafics réguliers (réduction de -25% sur le tarif des nuits creuses Offre 1 par rapport au tarif 2013, réduction de la nuit du Vendredi au tarif périodes creuses, réduction de -33% sur le tarif des nuits de maintenance par rapport au tarif 2013 Offre 1A, fusion des offres 1A et 1B) et une extension du programme d'aides au démarrage ETICA (ouverture prolongée, élargissement des catégories éligibles).

  Pour l'horaire de service **2027** le barème tarifaire marchandises reste inchangé par rapport à 2026 et depuis la version révisée du Document de Référence Annuel 2014, aboutissant ainsi à de nouvelles réductions en termes réels (-45% en termes réels vs. 2014). Afin de soutenir la relance du trafic, Eurotunnel étend le programme **ETICA-Fret** jusqu'en 2028, et a investi plus de 6M€ dans la construction d'un scanner pour train entier sur le RFN à Fréthun, opérationnel depuis Décembre 2019, permettant d'accélérer le passage de la frontière afin de renforcer encore la sécurité et l'efficacité du fret ferroviaire via le Lien Fixe.

  Il est à noter que les efforts consentis par Eurotunnel ne produiront leur plein effet que dans la mesure où les autres parties prenantes prendront elles-mêmes les mesures nécessaires afin de résoudre les **barrières au développement** (sûreté frontalière, gabarit, longueur & tonnage standard des convois, capacité, etc.) pour contribuer ainsi à la compétitivité et au développement du fret ferroviaire transmanche.

[23] IRC («Investment Recovery Charges» ou redevances de recouvrement de l'investissement), représentant 100% du péage par passager et 34% du péage par train de voyageurs en 2027.

[24] OMRC («Operating, Maintenance & Renewal Charges» ou redevances de couverture des coûts d'exploitation, entretien et renouvellement du Réseau»), représentant 66% du péage par train de voyageurs en 2027.

[25] Annexe 4 «indexation»: RPI (UK Retail Price Index, all items) et IPC (Indice des Prix à la Consommation, France entière, hors tabac).

[26] Voir Annexe 4 "visibilité sur 5 ans des Droits de Réservation"

Le montant des couts réels de l'investissement à long terme du réseau ferroviaire avec le retour sur investissement réel correspondant, ainsi que le montant des couts réels d'exploitation, maintenance et renouvellement du réseau ferroviaire avec les redevances correspondantes, sont fournis dans l'**Annexe 7** « Déclaration Statistique Open Access »[27].

Le péage variable par passager est appliqué à l'identique à tout opérateur de services ferroviaires voyageurs en fonction du nombre de passagers qu'il a transporté chaque mois.

La base totale annuelle des éléments fixes voyageurs du RUC (charges d'utilisation fixes annuelles et part voyageurs des OMRC) est divisée par le nombre annuel de circulations de trains de voyageurs (de tous les opérateurs ferroviaires voyageurs) pour aboutir au péage par train de voyageurs du barème[28]. Ce barème est appliqué à l'identique à tous les opérateurs de services ferroviaires voyageurs en fonction de leur nombre de trains, et assujetti à un mécanisme d'ajustement annuel pour aboutir précisément à la base totale annuelle du RUC (après variances éventuelles de facteurs de volume, de couts et d'indexation). Ce mécanisme de distribution de la base des éléments fixes voyageurs du RUC entre tous les opérateurs ferroviaires voyageurs est donc strictement non-discriminatoire.

6.1.3 Les barèmes tarifaires

Eurotunnel, en conformité avec les directives européennes, dispose d'un organisme de tarification qui établit les règles de tarification spécifiques et détermine les redevances d'utilisation de la Liaison Fixe applicables au transport de marchandises et de passagers. Le Directeur du Réseau Ferroviaire remplit les fonctions essentielles de tarification avec le devoir primordial de non-discrimination et indépendance de toute Entreprise Ferroviaire.

En particulier, le Directeur du Réseau Ferroviaire veille à ce que les redevances d'utilisation de l'infrastructure réellement facturées à tous les opérateurs de fret ferroviaire se conforment exactement aux règles et au barème (Annexe 3) définis dans le Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe (et sont donc strictement non-discriminatoires), et s'assure que l'application du système de tarification pour les trains de voyageurs (Annexe 4) aboutit à des redevances conformes au cadre de tarification de la Convention d'Utilisation, et équivalentes pour les différentes Entreprises Ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs comparables[29].

Les tarifs ont été conçus de manière à refléter fidèlement (avec ajustement ou report d'éventuelles variances prévisionnelles) le cadre de tarification de la Convention d'Utilisation visée au paragraphe 1.2.

Ainsi, pour le trafic Voyageurs, le péage par passager prévu par la Convention d'Utilisation se traduit exactement dans le droit de circulation par passager du Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe (voir Annexe 4 «indexation Droits de Circulation») et la charge fixe annuelle et les coûts d'exploitation, maintenance et renouvellement sont entièrement reflétés dans le droit de réservation par train (voir Annexe 4 «conversion Droits de Réservation»).

Pour les Trains de Marchandises et de Voyageurs, le barème tarifaire des offres couvre les prestations générales suivantes:

- le traitement des demandes de capacités ;
- le droit d'utiliser les capacités accordées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles de la section commune;
- la régulation de la circulation des trains ;
- la fourniture d'information concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités lui ont été attribuées.
- l'utilisation du système électrique de traction ;
- la fourniture du courant de traction ;
- l'accès aux voies d'urgence en cas d'incident ;
- l'utilisation du tunnel de service et des installations de sécurité pour l'évacuation des voyageurs et des personnels en cas d'incident.

Les offres n'incluent pas les services de manœuvre en cas de panne technique qui font l'objet d'une tarification distincte (Annexes 3 & 4, paragraphe E). Le barème n'inclut pas les prestations complémentaires et supplémentaires éventuelles.

[27] Déclaration statistique Open Access disponible sur www.getlinkgroup.com/groupe/eurotunnel/reseau-ferroviaire-eurotunnel

[28] Péage ensuite modulé par période horaire, voir Annexe 4 page 45 (Visibilité sur 5 ans et conversion) et Annexe 7.2 (Articulation)

[29] A la date de publication de ce document, une seule Entreprise Ferroviaire exploite des services de transport ferroviaire de voyageurs transmanche, l'operateur historique étant le seul à avoir accès au parc de matériel roulant voyageurs transmanche existant et autorisé par la CIG.

6.2 Règles du système de tarification applicable au transport de marchandises

Le barème comprend 4 offres distinctes pour les trains de marchandises, ouvertes à toute Entreprise Ferroviaire sans discrimination, et adaptées à divers profils d'usage des capacités basés sur des critères objectifs, avec des degrés décroissants d'efficacité d'utilisation, permettant ainsi de promouvoir l'utilisation efficace des capacités (2012/34/UE art.26). La modulation des redevances selon des critères objectifs (profil d'usage, périodes, vitesse) vise à adresser un signal économique pour inciter les opérateurs vers une utilisation efficace de l'infrastructure (usage régulier, circulation en heures creuses, convois rapides):

- Offre 1 – Train Hebdomadaire Réservé: un passage aller simple chaque semaine (ou chaque jour) du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou semaines restantes si réservé en cours d'horaire), sur la même desserte (origine/destination).
- Offre 2 – Train Individuel Réservé: un ou plusieurs passages aller simple sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés au cours de l'horaire de service.
- Offre 3 – Train Supplémentaire Non-Réservé: un ou plusieurs passages aller simple sans réservation dans le service horaire annuel et sans planification 24h à l'avance au plus tard, ou planifiés moins d'une semaine à l'avance dans le cadre d'une demande ad hoc.
- Offre 4 – Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied: Un ou plusieurs passages aller simple de locomotives sans wagons sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification une semaine à l'avance au maximum, et exploitation en réserve.

Ce barème repose sur la combinaison de deux éléments :

- Le droit de réservation est acquitté par toute Entreprise Ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un ou des sillons d'Eurotunnel et varie en fonction de l'heure (creuse, intermédiaire, de pointe ou de maintenance) d'utilisation prévue en suivant le partage journalier prévu au tableau 1.
- Le droit de circulation est acquitté par toute Entreprise Ferroviaire pour la circulation effective de ses trains sur la section commune d'Eurotunnel et varie aussi en fonction de l'heure de circulation prévue et effective.

Il est précisé que des frais de dossier seront facturés sous les offres 2, 3 et 4 pour les demandes de sillons non-standard (sillons spéciaux à vitesse inférieure, ou avec exigences opérationnelles spécifiques, etc.) afin de couvrir les besoins d'études de planification, sécurité ou techniques, et les ressources supplémentaires d'exploitation et de supervision. De même le droit de circulation sera majoré sous certaines conditions en cas de panne d'un train de marchandises dans le Lien Fixe Transmanche avec une durée d'immobilisation prolongée, notamment pour les défaillances récurrentes (voir par.7.2 & Annexe 3 par.E).

Le barème de prix applicable pour les trains de marchandises figure à l'**Annexe 3**

Tableau 1 : Répartition journalière des capacités 2027 pour les trains de marchandises

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

(*) L'exploitation ferroviaire sur la Concession d'Eurotunnel fonctionne en heure CET (*Central European Time*), qui est par ailleurs l'heure de référence en France, Belgique, Allemagne, etc.

(**) Nuits du Lundi (soir) au Vendredi (soir) et hors périodes de Maintenance, soit un ajout d'une nuit creuse supplémentaire en 2014

(***) Les périodes de maintenance récurrente sont désormais limitées aux nuits de Samedi et Dimanche. Eurotunnel organise en outre ponctuellement des campagnes spécifiques de travaux étendus à la nuit du Vendredi (soit sur trois nuits) pendant quelques semaines par an, ainsi que des travaux de maintenance lourde lors de périodes de faible utilisation de l'infrastructure (généralement quelques nuits par an dont celle du 31 décembre). Les capacités offertes durant ces campagnes de maintenance lourde (notamment le vendredi soir) ont vocation à être modifiées en fonction de ces travaux non-récurrents, mais sans affecter la tarification de ces périodes additionnelles (donc nuit du Vendredi traitée néanmoins comme période tarifaire creuse).

6.3 Règles du système de tarification applicable au transport de voyageurs

Le barème comprend 4 offres distinctes pour les trains de voyageurs, ouvertes à toute Entreprise Ferroviaire sans discrimination, et adaptées à divers profils d'usage des capacités basés sur des critères objectifs, avec des degrés décroissants d'efficacité d'utilisation, permettant ainsi de promouvoir l'utilisation efficace des capacités (2012/34/UE art.26). La modulation des redevances selon des critères objectifs (profil d'usage, périodes) vise à adresser un signal économique pour inciter les opérateurs vers une utilisation efficace de l'infrastructure (usage régulier, circulation hors pointes):

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

Ce barème repose sur la combinaison de deux éléments :

- le droit de réservation est acquitté par toute Entreprise Ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un ou des sillons d'Eurotunnel et varie en fonction de l'heure (creuse, intermédiaire, de pointe, de pointe du soir ou de maintenance) d'utilisation prévue en suivant le partage journalier prévu au tableau 2.
- le droit de circulation par passager est acquitté par toute Entreprise Ferroviaire pour la circulation effective de ses trains sur la section commune d'Eurotunnel.

Il est précisé que des frais de dossier seront facturés dans certaines conditions afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles ainsi qu'aux frais de gestion et facturation.

Le mécanisme de péage par voyageur facilite l'entrée sur le marché transmanche pour les nouveaux services, dans la mesure où il permet une réduction des péages durant la montée en charge du trafic voyageurs. Cependant, il est rappelé que l'objectif de développement du trafic est un critère d'attribution des sillons: le droit de circulation est subordonné à la nécessité d'assurer le trafic dans les meilleures conditions commerciales et économiques et d'assurer l'efficience du réseau; les entreprises auxquelles sont attribués les sillons s'engagent à une utilisation rationnelle des capacités.

Le barème de prix applicable pour les trains de voyageurs figure à l'**Annexe 4**.

Tableau 2 : Répartition journalière des capacités 2027 pour les trains de voyageurs

Période	Heure* de début	Heure* de fin	Sillons Catalogue
Période creuse (**)	23 :00	07 :00	sur demande
Période pointe (matin***)	07 :00	11 :00	4tr/h
Période intermédiaire	11 :00	17 :00	4tr/h
Période de pointe (soir***)	17 :00	23 :00	4tr/h
Période maintenance (****)	23 :00	07 :00	sur demande

(*) L'exploitation ferroviaire sur la Concession d'Eurotunnel fonctionne en heure CET (*Central European Time*), qui est par ailleurs l'heure de référence en France, Belgique, Allemagne, etc.

(**) Nuits du Lundi (soir) au Vendredi (soir)

(***) Sauf le Samedi soir, et le Dimanche matin, compris dans la période Intermédiaire

(****) Les périodes de maintenance récurrente sont désormais limitées aux nuits de Samedi et Dimanche. Eurotunnel organise en outre ponctuellement des campagnes spécifiques de travaux étendus à la nuit du Vendredi (soit sur trois nuits) pendant quelques semaines par an, ainsi que des travaux de maintenance lourde lors de périodes de faible utilisation de l'infrastructure (généralement quelques nuits par an dont celle du 31 décembre), mais sans affecter la tarification sur ces périodes.

6.4 Modalités de facturation, déclaration et vérification

L'Entreprise Ferroviaire devra mettre en place un système approprié d'enregistrement des unités de trafic (nombres de passagers ou trains et tonnes de marchandises) effectivement transportées à travers le Lien Fixe Transmanche. Elle communiquera à Eurotunnel (au plus tard le 1er jour ouvrable du mois) une déclaration mensuelle certifiant les unités de trafic transportées pour chaque circulation du mois calendaire précédent (avec un ajustement annuel au premier trimestre de l'année suivante, permettant de prendre en compte toute correction, y compris les différences provenant de données provisionnelles, incomplètes ou estimées, utilisées en fin de mois). Les procédures d'enregistrement, les informations contenues dans la déclaration ainsi que les modalités de vérification et audit sont décrites dans les conditions générales d'utilisation.

Ces informations auront vocation à être utilisées dans le cadre de la facturation pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises, dans le cadre des mises à jour du barème, ainsi qu'à des fins de déclaration et de statistiques pour les autorités nationales et organismes européens. Eurotunnel traitera les informations détaillées de l'Entreprise Ferroviaire dans le strict respect de la confidentialité, et ses engagements à ce titre sont décrits dans les conditions générales d'utilisation.

Les modalités de paiement sont précisées aux **Annexes 3 et 4**.

6.5 Réductions

6.5.1 Réductions Spécifiques

Comme prévu par les directives CE (2012/34/UE article 33.3[30]), Eurotunnel peut à son entière discrétion décider de créer un système de réductions s'adressant à toute Entreprise Ferroviaire, accordant des réductions limitées dans le temps en vue d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires. Eurotunnel peut effectuer des contrôles en vue d'assurer que les réductions s'appliquent bien à de nouveaux services et capacités, et s'assure que l'accès aux réductions est non-discriminatoire, et que des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires.

Si Eurotunnel décide d'introduire un système de réductions spécifiques, il publie ses critères et conditions de manière transparente conjointement à son Document de Référence Annuel pour l'Utilisation du Lien Fixe. Tout système de réductions spécifiques s'applique en parallèle du Document de Référence Annuel, sans modification des grilles tarifaires, de manière à préserver la transparence et la traçabilité dans l'application des tarifs. La gestion de tout système de réductions éventuel est menée par le Directeur du Réseau Ferroviaire avec le devoir spécifique d'assurer une gestion équitable, non-discriminatoire et indépendante de toute Entreprise Ferroviaire, et devant être capable de démontrer que les critères et conditions publiés ont été appliqués de manière objective.

Eurotunnel a publié (après consultation) en 2013 les conditions d'ETICA-Fret (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions), système d'encouragement au développement de nouveaux services ferroviaires fret. Le détail des Condition Générales ETICA-Fret est disponible sur la page internet du réseau ferroviaire Eurotunnel[31]. Suite au succès rencontré par le lancement initial d'ETICA en 2013, Eurotunnel a prolongé en 2014 la période d'ouverture du programme ETICA jusqu'en 2018, et étendu ses critères d'éligibilité à des catégories élargies de services de fret ferroviaire. Afin de soutenir la relance du trafic, Eurotunnel a décidé d'une extension du programme ETICA-Fret jusqu'en 2028.

En 2018, Eurotunnel a publié le programme ETICA-Pax d'aides au démarrage, visant à récompenser les efforts et réduire les couts de développement de nouveaux services ferroviaires voyageurs, pour soutenir les créations de dessertes jusqu'en 2024. Ce programme est étendu aux nouvelles destinations jusqu'en 2030, et le détail des Conditions Générales ETICA-Pax est disponible sur la page internet du réseau ferroviaire Eurotunnel.

6.5.2 Réductions Générales

Conformément aux dispositions des directives[32], Eurotunnel peut décider d'instaurer des systèmes de réductions favorisant la gestion optimale de l'infrastructure. Dans ce cas ces réductions générales seront directement intégrées dans les grilles tarifaires du Document de Référence Annuel.

L'initiative fret 2014 décrite au par.6.1.2 comprend une réduction des redevances d'accès sur les périodes de nuit pour les trafics réguliers de fret ferroviaire, s'inscrivant dans le cadre prévu des Réductions Générales qui est directement reflété dans les barèmes de l'Annexe 3. Il est rappelé ici en tant que de besoin que le tarif « pointe » est le tarif de base du barème tarifaire d'Eurotunnel, et que la tarification réduite pour le trafic fret proposée aux heures creuses est donc bien en conformité avec les dispositions règlementaires en vigueur.

---

[30] Article 33.3 Les gestionnaires d'infrastructures peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions imitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

[31] Conditions Générales ETICA disponibles sur www.getlinkgroup.com/groupe/eurotunnel/reseau-ferroviaire-eurotunnel.

[32] Directive 2012/34/UE (art. 26, art. 32.3, art. 33.3)

7 REGIME DE PERFORMANCE

7.1 Processus de Suivi et Amélioration de la Performance

Eurotunnel gère un processus de suivi et amélioration de la performance opérationnelle comprenant des conférences téléphoniques hebdomadaires (ou plus fréquentes) avec les Entreprises Ferroviaires et des réunions trimestrielles d'interface impliquant les opérateurs ferroviaires internationaux et les Gestionnaires d'Infrastructures adjacents au sein d'un groupe de travail sur la performance[33].

Le processus de suivi de la performance consiste à analyser des données issues des systèmes opérationnels du Concessionnaire et des échanges avec les Entreprises Ferroviaires, en vue de produire les statistiques de retards et les rapports sur les causes des retards (conformément à 2012/34/UE art.35.2 & Annexe VI par.2.b/c/d). Les retards sont classés et rapportés par tranches horaires de <3 minutes, <5 minutes, <10 minutes et >15 minutes (ces derniers étant consolidés par tranches de >30 minutes, >60 minutes et >120 minutes, et suivis individuellement par incident). L'analyse de la performance comprend également la présentation en retard de trains en provenance des interfaces avec les réseaux adjacents.

Les rapports de suivi de la performance sont exploités dans le cadre du processus d'amélioration de la performance qui se focalise sur l'analyse et le retour expérience sur les incidents opérationnels et sur des mesures d'amélioration de la performance (cf. 2012/34 art.35.1). Chaque intervenant dans le processus de performance doit rendre compte des incidents opérationnels occasionnés par ses services ayant pu conduire à des retards pour d'autres services. Dans le cadre du processus de Retour d'Expérience (ou «REX»), les incidents majeurs, mais aussi tout incident ayant un impact sur la sécurité de l'exploitation du Lien Fixe Transmanche, ainsi que les pannes répétitives d'un type de matériel, peuvent donner lieu à des plans spécifiques d'amélioration de la performance, visant à éradiquer la panne ou réduire son incidence et/ou son impact. Ceux-ci peuvent comprendre des plans de fiabilisation ou programmes de modification par une Entreprise Ferroviaire pour un véhicule spécifique ou une famille de composants, ou conduire à une interdiction temporaire de circulation dans le Lien Fixe Transmanche de matériels identifiés jusqu'à correction du défaut, et de même pour Eurotunnel, voire même un projet d'investissement pour renforcer la fiabilité ou la disponibilité du Lien Fixe transmanche.

Eurotunnel publie une synthèse annuelle[34] de son régime de performance (cf. 2012/34 A.VI par.2.h).

7.2 Pénalités pour Perturbation de Performance comprises dans le Système de Tarification

Le système de tarification du Lien Fixe Transmanche établit des signaux économiques puissants et équilibrés pour inciter à minimiser les défaillances et perturbations du réseau ferroviaire.

Lorsqu'une Entreprise Ferroviaire exploitant un train de marchandises ou de voyageurs connait une défaillance technique ou incident opérationnel conduisant à une immobilisation dans le Lien Fixe Transmanche dépassant 15 minutes, les règles d'exploitation du RCC pourront déclencher l'envoi d'un train de secours pour l'extraction du convoi en panne des voies principales du Lien Fixe Transmanche. Dans ce cas, l'Entreprise Ferroviaire sera exposée aux charges supplémentaires définies au par.E de l'Annexe 3 (trains de marchandises) ou de l'Annexe 4 (trains de voyageurs).

Lorsqu'Eurotunnel est responsable de perturbations des circulations dans le Lien Fixe sur une période dépassant un jour calendaire, Eurotunnel renoncera à la portion IRC des droits de réservation des services annulés par conséquence directe et dans la suite immédiate de l'incident qu'il a causé. Le principe de renonciation à recours réciproque applicable entre Eurotunnel et les Entreprises Ferroviaires utilisant le Lien Fixe Transmanche (cf. par.2.7.1) aboutit à ce que ni les Entreprises Ferroviaires, ni Eurotunnel n'aient à supporter les pertes de revenus d'autres parties en cas de perturbations dans le niveau de performance (NB: à cet égard Eurotunnel fait noter que les opérateurs de fret ferroviaire sont particulièrement sensibles au risque de pénalités financières, et soutiennent cette approche).

8 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Prendre contact avec le Directeur du Réseau Ferroviaire d'Eurotunnel.

[33] Sans préjudice des voies de recours existantes, en cas de désaccord d'ordre opérationnel sur les attributions de causes de retards ou leurs durées, les intervenants d'interfaces & groupes de travail performance pourront soumettre leurs différends au processus de règlement des litiges décrit au par.4.3.3 appliqué aux statistiques de retard au lieu des litiges de répartition de capacités (cf.2012/34 AnnexeVI par.2.g)

[34] Synthèse annuelle du régime de performance disponible sur www.getlinkgroup.com/groupe/eurotunnel/reseau-ferroviaire-eurotunnel

ANNEXE 1

REGLES D'EXPLOITATION

1 Documentation des Règles d'exploitation

Les documents contenant les règles d'exploitation applicables aux Entreprises Ferroviaires sont appelés "documents d'interface" et se répartissent en 3 catégories:

Dispositions de Sécurité. Eurotunnel, en collaboration avec les entreprises ferroviaires, a établi une série de règles d'exploitation conformément au Chapitre IV de la STI OPE. Ces documents contiennent les règles obligatoires et d'application générale:

- Volume C1: Règles applicables par le Gestionnaire d'Infrastructure (INFR 0500)
- Volume C2: Règles applicables par les Entreprises Ferroviaires (INFR 0501)
- Volume C2 – Annexe 1: Règles spécifiques applicables aux trains de passagers (INFR 0510)
- Volume C2 – Annexe 2: Règles spécifiques applicables aux trains de fret (INFR 0511)
- Volume E: Plan d'opération interne (ORE 2000)
- Volume F: Transport des matières dangereuses (SAFD 0075)

Principes d'exploitation d'interface. Ces documents développent les thèmes déjà traités dans les Dispositions de Sécurité, en définissant les exigences qui en découlent et sont applicables par les EFs, et en établissant un cadre pour la production de procédures obligatoires à l'usage des Entreprises Ferroviaires:

- Circulations Ferroviaires (INFR 0016)
- Gestion d'un incendie à bord d'un train ou dans un tunnel - Evacuation des passagers (INFR 0019)
- Avis Sécurité Circulation (RWAY 2001)
- Principes Matières Dangereuses (SAFD 0076)
- Livret des formulaires de procédures (ORCC 3084)
- Glossaire des termes et abréviations utilisés dans les Dispositions de Sécurité (SAFD 0070)

Les Instructions temporaires d'exploitation (OTI) et Instructions urgentes d'exploitation (OUI) applicables par les EF. Ces documents établissent des règles devant être appliquées de façon temporaire et/ou urgente, et uniquement dans une situation donnée: situations d'urgence, conditions requises temporairement, exigences techniques particulières…

Les documents listés ci-dessus sont rédigés en anglais et en français et maintenus à jour par Eurotunnel, qui transmet systématiquement les versions applicables aux correspondants documentation désignés des Entreprises Ferroviaires exploitant des services dans le Lien Fixe Transmanche ou sur demande à toute Entreprise Ferroviaire préparant sa candidature à l'accès au Réseau Ferroviaire Eurotunnel, afin d'assurer que les EF ont bien en leur possession les versions valides des documents qui leur sont applicables.

2 Dispositions relatives au matériel roulant

Les Entreprises Ferroviaires s'assurent que le matériel roulant qu'elles utilisent est compatible avec le Lien Fixe Transmanche et a fait l'objet d'une autorisation de la CIG, ou de la CIG et l'EPSF, ou de la CIG et l'Agence, selon le cas. L'**Annexe 2** donne un résumé des spécifications requises pour le matériel entrant dans la composition des trains de marchandises ou de voyageurs. Le détail des spécifications est disponible dans les STI applicables (disponibles dans le JOUE et sur le site internet de l'Agence), les NTSN, ainsi que dans le Document de Référence du Tunnel sous la Manche pour la Reconnaissance Mutuelle[35] (disponible sur le site internet de la CIG). Le Lien Fixe comprenant des équipements spécifiques de régulation de tension sur la caténaire, il convient en outre de contacter Eurotunnel pour plus d'informations sur le détail des exigences relatives à cette spécificité.

L'entretien du matériel roulant doit être fait conformément aux bons usages en matière ferroviaire. Notamment Eurotunnel recommande une attention particulière aux conditions de température constante dans les tunnels ferroviaires du Lien Fixe Transmanche au cours de l'année, pouvant se traduire en période hivernale par des phénomènes de condensation et entrainer des perturbations du fonctionnement du matériel roulant en cas d'entretien ou de protection inadéquats contre les infiltrations de neige. En cas d'incidents répétitifs ou systémiques, et en vue d'assurer la sécurité et la régularité des circulations dans le Lien Fixe Transmanche, le matériel concerné pourra être soumis à des restrictions de circulation appropriées ou faire l'objet de vérifications spécifiques par Eurotunnel dans le cadre du processus de Retour d'Expérience.

[35] voir «Document de référence du TSM pour la reconnaissance mutuelle» sur www.channeltunneligc.co.uk/-regulations-and-guidance

3 Dispositions relatives au personnel des Entreprises Ferroviaires

Compétence du personnel des EF

Le Concessionnaire du Lien Fixe Transmanche vise au plus haut niveau de sécurité possible. Pour atteindre cet objectif, l'EF doit coopérer pleinement avec ET et veiller tout particulièrement à ce que ses personnels soient régulièrement et complètement formés aux spécificités de l'installation.

Pour tout matériel roulant appelé à circuler dans le Lien Fixe Transmanche, et quelle que soit sa configuration, le dispositif des équipages, leur nombre, leur disposition, leur formation ainsi que les procédures de sécurité qu'ils ont à appliquer afin de couvrir l'ensemble des risques déterminés par l'analyse de risques réalisée par l'EF devront garantir le maintien du niveau de sécurité actuel et être décrits dans leur système de gestion de la sécurité.

Les exigences en matière de compétence professionnelle des personnels de bord sont fixées au chapitre 4.6 des STI révisées OPE et STF. Les Entreprises Ferroviaires et le Concessionnaire du Lien Fixe sont tenus à un devoir de bonne coopération sur toutes les questions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité. En particulier, toutes les procédures de gestion des situations d'urgence dans le Lien Fixe Transmanche et les formations correspondantes doivent être élaborées par les Entreprises Ferroviaires en collaboration avec Eurotunnel.

Chaque agent des EF reçoit, en plus des documents attestant de sa compétence à l'exécution de sa fonction, une Certification spéciale «Lien Fixe Transmanche». Cette Certification atteste de sa compétence à l'utilisation et à la mise en œuvre des équipements, procédures et conditions d'exploitation spécifiques dans la Liaison Fixe.

La formation nécessaire à l'obtention du Certificat Lien Fixe Transmanche est fournie par Eurotunnel, à titre de prestation supplémentaire à des conditions raisonnables et non-discriminatoires, ou préparée et dispensée par l'Entreprise Ferroviaire, qui présente le contenu de sa formation à Eurotunnel pour commentaires éventuels.

Chaque membre de l'équipage participe régulièrement à des exercices d'entretien des connaissances et à l'application des instructions d'exploitation de sécurité spécifiques à la Concession.

La compétence à la fonction de conducteur sur la Concession nécessite de plus une formation portant sur la connaissance de l'infrastructure Eurotunnel.

Langues officielles

L'anglais et le français sont les langues utilisées pour l'exploitation du réseau ferroviaire du Lien Fixe Transmanche. Les deux langues ont la même importance et font foi de la même manière. Les Contrôleurs RCC sont bilingues, ce qui leur permet de communiquer avec tous les membres du personnel des EF en français ou en anglais.

Le personnel de bord des Entreprises Ferroviaires doit être capable d'énoncer et de comprendre les messages types de la documentation d'exploitation dans au moins une des deux langues. Il est toutefois souhaitable que ces personnes soient capables de communiquer efficacement dans les deux langues.

Infractions et carence du personnel dans l'exercice de leurs fonctions

Les infractions contre les règlements et les carences du personnel des EF dans l'exercice de leurs fonctions à bord des trains (agent de personnel de bord ne respectant pas, ou dont le comportement indiquerait qu'il ne respecte pas, les règles et directives opérationnelles d'Eurotunnel) seront traitées par l'Entreprise Ferroviaire concernée qui appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée.

4 Etablissement des règles d'évacuation des trains

Toute Entreprise Ferroviaire exploitant un nouveau matériel roulant devra s'assurer que ses procédures d'évacuation, telles que décrites dans son Système de Gestion de la Sécurité, garantissent la sécurité des personnes évacuées en prenant en compte la configuration et la capacité du matériel roulant ainsi que le dispositif des équipages (leur nombre, leur disposition et leur formation). Ces éléments devront faire partie de l'évaluation des risques réalisée par l'Entreprise Ferroviaire pour tout nouveau matériel roulant selon la Méthode de Sécurité Commune.

Pour la démonstration de sécurité, les Entreprises Ferroviaires devront utiliser des outils performants de simulation de l'efficacité d'évacuation (études et/ou logiciels). Les études et simulations d'évacuation réalisées devront démontrer le maintien ou l'amélioration du niveau de sécurité pour tous les scenarios et configurations d'incident raisonnablement envisageables.

La stratégie de gestion des évacuations devra démontrer son efficacité en tenant compte :

- d'une part des procédures de gestion de la sécurité du Lien Fixe Transmanche (ventilation, etc.)
- d'autre part des caractéristiques de configuration des trains à protéger, de la disponibilité et de la compétence du personnel de bord.

En particulier, la gestion du système de ventilation, assurée depuis le Centre de Contrôle, est un critère important à prendre en compte pour l'efficacité des procédures d'évacuation.

Dans des situations de crise, le Poste de Commandement Opérationnel (PCO en France) ou « l'Incident Control Centre » (ICC en UK) est activé et l'organisation des secours est gérée sous la responsabilité des pouvoirs publics.

De telles procédures d'évacuation devront être développées en collaboration et avec l'accord d'Eurotunnel, qui intervient directement avec les Entreprises Ferroviaires dans la gestion de ces situations.

ANNEXE 2

SPECIFICATIONS TECHNIQUES CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

La présente annexe constitue uniquement un résumé pour information qui ne préjuge en rien de l'acceptation du dossier par les entités concernées. Elle pourra être révisée en tant que de besoin au cours de l'horaire de service afin de tenir compte de toute évolution des normes de sécurité pouvant affecter le matériel roulant destiné à circuler dans l'infrastructure du Lien Fixe Transmanche.

1 TRAINS DE MARCHANDISES

1.1 Locomotives

Sont admises les locomotives (et rames automotrices) en conformité avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité et les National Technical Specification Notices correspondantes (ainsi que tout autre matériel détenant une autorisation valide spécifique de circulation dans le Lien Fixe Transmanche) et possédant les équipements et performances requis pour la circulation dans le LFT, détaillés dans le Document de Référence du Tunnel sous la Manche pour la Reconnaissance Mutuelle des Véhicules Ferroviaires[37] disponible auprès de la CIG et de l'ERA, et comprenant notamment les caractéristiques décrites ci-après.

1.1.1 Signalisation en cabine

La cabine de tête de tous les trains utilisant le Lien Fixe Transmanche doit être équipée d'un système de signalisation en cabine compatible avec le système de signalisation TVM 430 paramétré LFT.

Ce système doit être complété d'un système de contrôle de vitesse (ATP: Automatic Train Protection) compatible avec les équipements du Lien Fixe Transmanche.

1.1.2 Communications

Les trains utilisant le Lien Fixe Transmanche doivent être équipés d'une radio fixe de cabine (radio sol-train) utilisant la technologie GSM-R.

Les trains doivent également être équipés d'un équipement portatif (dit «Radio Concession») utilisant la technologie GSM-R, ainsi que d'un téléphone portable public (pour pallier à toute défaillance de l'équipement GSM-R).

1.1.3 Protection contre l'incendie

Les locomotives doivent être conformes aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité et aux National Technical Specification Notices correspondantes. En particulier, en application de la STI STF 4.4.6(a)(3), les locomotives fret doivent avoir une aptitude au roulement équivalente à celle du matériel roulant passagers de type B en cas d'incendie.

1.1.4 Protection contre les conditions hivernales

Eurotunnel recommande une attention particulière sur le fait que les équipements de traction doivent être équipés de protections adéquates pour assurer le maintien des performances dans les conditions hivernales. En particulier, ils devront être protégés contre les pénétrations de neige et les phénomènes de condensation. (NB: ce rappel ne constitue pas une exigence supplémentaire au-delà des STI)

1.1.5 Batteries

En conformité avec les exigences de la STI STF, les batteries doivent disposer d'une autonomie en charge pour une période d'au moins 90 minutes. En cas de défaillance du chargeur de batterie de la locomotive, la circulation de la locomotive dans l'intégralité de ses performances doit être assurée pendant une période de 30 minutes minimum.

1.1.6 Secours

Les systèmes d'attelage conformes aux dispositions de la STI Loc&Pas permettent le secours des trains immobilisés par les unités de secours Eurotunnel ou par une autre locomotive du même type.

La locomotive doit être pourvue de points de relevage, en conformité avec la STI Loc&Pas.

1.1.7 Performances de Traction

Les performances de traction en modes normal et dégradé doivent être conformes aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité.

1.1.8 Freinage

Tous les équipements de freinage étant en service, un train de fret (MA100: vitesse maximale 100km/h en régime de freinage marchandises /ME100: vitesse maximale 100km/h en régime de freinage voyageurs /ME120: vitesse maximale 120km/h en régime de freinage voyageurs) qui effectue un freinage d'urgence doit être capable de respecter, sur rail sec, une distance d'arrêt de (respectivement) 1040m/900m/1070m sans activer le fonctionnement du système d'anti-enrayage.

En cas de disparition de l'énergie de freinage, lors de stationnements prolongés, un «frein de stationnement» doit garantir l'immobilisation du train garantie pour une déclivité de 11°/°° et en présence de vent défavorable de 70m/s dans les tunnels ferroviaires (effet de pistonnement) et de 45m/s sur les terminaux. (NB: ce rappel visant les véhicules non-STI ne constitue pas une exigence supplémentaire au-delà des STI)

1.2 Wagons de Marchandises

Les wagons doivent être conformes aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité, aux National Technical Specification Notices UK correspondantes (ou détenir une autorisation valide spécifique de circulation dans le Lien Fixe Transmanche), et aux conditions spécifiques au Lien Fixe Transmanche détaillées dans le Document de Référence du Tunnel sous la Manche pour la Reconnaissance Mutuelle[37] disponible auprès de la CIG.

Ces caractéristiques spécifiques au Lien Fixe Transmanche consistent en particulier en des conditions de résistance aux effets latéraux (pointes de pression aux rameaux de pistonnement)[36] concernant notamment les bâches de wagons, caisses mobiles ou semi-remorques. Les EF doivent de plus s'assurer de l'étanchéité des wagons afin d'éviter la dispersion des chargements poussiéreux dans les tunnels ferroviaires, de la résistance au feu des matériaux, et de la compatibilité avec les détecteurs de boîtes chaudes.

Tous les principaux types de wagons sont autorisés dans le Lien Fixe Transmanche, et notamment:
- wagons-trémies;
- wagons couverts;
- wagons à portes coulissantes;
- wagons porte-conteneurs / caisses mobiles / conteneurs réfrigérés (transport combiné / intermodal);
- wagons pour le transport d'automobiles;
- wagons à bâchage mécanique;
- wagons plats;
- wagons-citernes.

Eurotunnel recommande que les nouveaux wagons soient aptes à une vitesse de 120 km/h (ou supérieure) en condition de charge.

(NB: les limites de gabarit et de chargement du LFT sont précisées au paragraphe 3 du DRR)

[36] NB: les considérations de gabarit du réseau britannique ainsi que le marquage CT figurant par ailleurs dans la Fiche UIC 503 ne sont pas des exigences pour la circulation sur le réseau du LFT.

2 TRAINS DE VOYAGEURS

L'autorisation de nouveaux trains de voyageurs dans le Lien Fixe Transmanche est conditionnée au respect des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) Matériel Roulant (STI relative au sous-système «matériel roulant – locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'UE, ou STI Loc&Pas) et Tunnels (STI relative à «la sécurité dans les tunnels ferroviaires» du système ferroviaire dans l'UE, ou STI STF), des National Technical Specification Notices UK correspondantes (NTSN), et des règles techniques nationales notifiées applicables (ou pour le matériel antérieur aux STIs et NTSNs, à la détention d'une autorisation valide spécifique de la CIG de circulation dans le Lien Fixe Transmanche).

Les conditions particulières requises pour la circulation dans le Lien Fixe Transmanche sont détaillées dans le Document de Référence du Tunnel sous la Manche pour la Reconnaissance Mutuelle des Véhicules Ferroviaires[37] disponible auprès de la CIG et de l'ERA.

ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES - 2027

Barème de prix pour les Trains de Marchandises

A. Le barème est composé de 4 parties correspondant aux 4 offres distinctes pour les trains de marchandises:

Offre 1: Train Hebdomadaire Réservé: Un passage aller simple chaque semaine (ou chaque jour) du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou semaines restantes si réservé en cours d'horaire), sur la même desserte (origine/destination).

Offre 2: Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés au cours de l'horaire de service.

Offre 3: Train Supplémentaire Non-Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sans réservation dans le service horaire annuel et sans planification 24h à l'avance au plus tard, ou planifiés moins d'une semaine à l'avance dans le cadre d'une demande ad hoc.

Offre 4: Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied: Un ou plusieurs passages aller simple de locomotives sans wagons sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification une semaine à l'avance au maximum, et exploitation en réserve.

B. Le détail des prix est donné dans les pages qui suivent. Des frais de dossier pourront être facturés sous les offres 2, 3 et 4 pour les demandes de sillons non-standard (sillons spéciaux à vitesse inférieure, ou avec exigences opérationnelles spécifiques, etc.) afin de couvrir les besoins d'études de planification, sécurité ou techniques, et les ressources supplémentaires d'exploitation et de supervision.

C. Les périodes de "pointe", "creuses", "intermédiaires" et "maintenance" indiquées dans les offres sont définies comme suit:

- Périodes creuses: 22:00 -> 07:00 les nuits du Lundi (soir) au Vendredi (soir) et hors périodes de Maintenance
- Périodes intermédiaires: 11:00 -> 17:00 (heures CET - Central European Time)
- Périodes de pointe: 07:00 -> 11:00 et 17:00 -> 22:00
- Périodes de maintenance: 23:00 -> 07:00 les nuits du Samedi (soir) et du Dimanche (soir)

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 GIs externes), ou celui de l'Offre 3 au-delà de ce seuil.

D. Les conditions de paiement sont les suivantes:

- Les droits de réservation sont exigibles à la conclusion du contrat de réservation entre l'entreprise ferroviaire et Eurotunnel. Ils sont payables au début du mois suivant le(s) jour(s) prévu(s) pour le passage du train (3ème jour ouvrable après la date de facture).
- Les droits de circulation sont exigibles à la circulation du/des train(s) et payables au début du mois suivant le jour de circulation du/des train(s) (3ème jour ouvrable après la date de facture).
- Les frais de dossier, lorsqu'ils s'appliquent, sont exigibles à la conclusion du contrat de réservation (ou demande ad-hoc) et payables au début du mois suivant cette conclusion (3ème jour ouvrable après la date de facture).
- Les retards de paiement donneront lieu à la facturation d'intérêts de retard (IBOR+3%) applicables à compter de la date de facture.

E. En cas de panne technique d'un train de marchandises dans le Lien Fixe Transmanche avec une durée d'immobilisation dépassant 15 minutes, le droit de circulation est majoré du prix d'un sillon de l'Offre 3 à 100km/h pour la période horaire de départ du train concerné. Ce prix est minoré de 20% si l'opérateur ferroviaire organise son propre service de manoeuvre dans les délais impartis par le RCC pour le secours du train. Eurotunnel pourra objectivement justifier de renoncer à la part restante (80%) de cette majoration si l'opérateur présente un plan efficace de fiabilisation du matériel de traction défecteux, permettant d'éviter la récurrence de la panne considérée (et tenant compte de l'historique de défaillance de ce matériel).

F. Les prix sont exprimés hors TVA et VAT (applicables chacune sur 50% de l'assiette en EUR et GBP) et autres taxes éventuellement exigibles au titre de la réglementation fiscale applicable. Le barême est présenté en livres et en euros, la facturation étant établie séparément dans chaque devise.

ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES - 2027

Offre 1

Train Hebdomadaire Réservé: Un passage aller simple chaque semaine (ou chaque jour) du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou semaines restantes si réservé en cours d'horaire), sur la même desserte (origine/destination).

Cette offre tarifaire constitue le tarif de base pertinent pour la vaste majorité des services de fret ferroviaires, qui sont des trains planifiés réguliers organisés à l'avance, soit durant la préparation de l'horaire de service, soit en cours d'année.

Le prix d'accès est constitué d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par train aller simple, sans frais de dossier, correspondant à un sillon aller simple hebdomadaire fixe toutes les semaines restantes de l'année. En cas d'arrêt d'un trafic en cours d'année, la réservation peut être annulée sous préavis de 30 jours, et les droits de réservation ne sont plus dûs après la durée du préavis.

Frais de dossier: 0 euros par contrat (ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis, ce qui est précisément le cas pour les sillons hebdomadaires réservés).
Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s			Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	151.88 €	+	£ 101.25	1,366.88 €	+	£ 911.25	**2,734 € /train**
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	225.00 €	+	£ 150.00	2,025.00 €	+	£ 1,350.00	**4,050 € /train**
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	247.50 €	+	£ 165.00	2,227.50 €	+	£ 1,485.00	**4,455 € /train**

Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s			Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
période creuse	100 km/h	168.75 €	+	£ 112.50	1,518.75 €	+	£ 1,012.50	**3,038 € /train**

Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s			Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	225.00 €	+	£ 150.00	2,025.00 €	+	£ 1,350.00	**4,050 € /train**
		(valeur 2027)			(valeur 2027)			(valeur 2027)

ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES - 2027

Offre 2

Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sur un ou plusieurs sillons individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés au cours de l'horaire de service.

Cette offre tarifaire est pertinente et adaptée aux besoins d'organisation de circulations uniques pour des services non-recurrents ou irréguliers tels que les livraisons de matériel roulant, les transports spéciaux, etc., qui ne necessitent pas de sillon hebdomaire, et permet ainsi d'éviter les droits de reservation hebdomadaires de l'offre 1.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le Lien Fixe), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par train aller simple.

Frais de dossier: 7500 euros par contrat (ces frais s'appliquent aux demandes de sillons speciaux hors catalogue de sillons pré-établis, ou avec exigences opérationnelles spécifiques - ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis).
Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 1 tr/DR)
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	214.65 € + £ 143.10	1,931.85 € + £ 1,287.90	**3,864 € /train**
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	238.50 € + £ 159.00	2,146.50 € + £ 1,431.00	**4,293 € /train**
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	262.35 € + £ 174.90	2,361.15 € + £ 1,574.10	**4,722 € /train**

Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 1 tr/DR)
période creuse	100 km/h	238.50 € + £ 159.00	2,146.50 € + £ 1,431.00	**4,293 € /train**

Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 1 tr/DR)
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	357.75 € + £ 238.50	3,219.75 € + £ 2,146.50	**6,440 € /train**
		(valeur 2027)	(valeur 2027)	(valeur 2027)

ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES - 2027

Offre 3

Train Supplémentaire Non-Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sans réservation dans le service horaire annuel et sans planification 24h à l'avance au plus tard, ou planifiés moins d'une semaine à l'avance dans le cadre d'une demande ad hoc.

Cette offre tarifaire est adaptée aux besoins d'organisation à tres court terme de circulations uniques et difficilement prévisibles, nécessitant une adaptation urgente du plan de transport et un suivi additionnel par rapport aux circulations réservées, tout en évitant des droits de réservation additionnels sous les offres 1 ou 2.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le Lien Fixe), et d'un droit de circulation par train aller simple. Ce prix s'applique notamment aux trains des Offres 1 et 2 circulant en retard ou en avance par rapport à l'horaire réservé au-delà du seuil de 10% des circulations annuelles de ce train, et ce seuil de tolérance est évalué annuellement pour chaque nature de service, de manière à pouvoir bénéficier équitablement à toute Entreprise Ferroviaire (NB: les sillons de réinsertion pour les trains à 100km/h le jour [affichés sur fond gris] sont exclusivement produits en temps réel et dédiés aux fins de régulation et ne peuvent être réservés).

Frais de dossier: 7500 euros par contrat (ces frais s'appliquent aux demandes de sillons speciaux hors catalogue de sillons pré-établis, ou avec exigences opérationnelles spécifiques - ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis).
Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	2,227.50 €	+	£ 1,485.00	**4,010 € /train**
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	2,475.00 €	+	£ 1,650.00	**4,455 € /train**
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	2,722.50 €	+	£ 1,815.00	**4,901 € /train**

Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
période creuse	100 km/h	2,475.00 €	+	£ 1,650.00	**4,455 € /train**
période intermédiaire	~~100 km/h~~	3,712.50 €	+	£ 2,475.00	**6,683 € /train**
période pointe	~~100 km/h~~	4,950.00 €	+	£ 3,300.00	**8,910 € /train**

Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	3,712.50 €	+	£ 2,475.00	**6,683 € /train**

(valeur 2027) (valeur 2027)

ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES - 2027

Offre 4

Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied: Un ou plusieurs passages aller simple de locomotives sans wagons sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification une semaine à l'avance au maximum, et exploitation en réserve.

Cette offre tarifaire est pertinente et adaptée aux besoins d'organisation de circulations non commerciales, offrant une solution économique et efficace pour ce type de service par rapport aux offres 1, 2 et 3, sous condition d'efforts d'optimisation opérationnelle (pas d'abandon de convois disponibles au départ).

Ce prix d'accès aller simple est destiné aux besoins opérationnels de transferts de locomotives transmanche sans wagons entre la France et la Grande-Bretagne. Cette Offre nécessite une planification de sillon au court terme (pas plus d'une semaine avant le jour de circulation) et une exploitation en réserve (avec priorité inférieure à toute circulation commerciale). Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le Lien Fixe) et d'un droit de circulation par train aller simple.

Le contrat peut être combiné avec les contrats des Offres 1, 2 ou 3 (dont la traction a été assurée par la même Entreprise Ferroviaire) pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas, les circulations de l'Offre 4 ne sont soumises aux droits de circulation ci-dessous qu'au-delà du seuil de 40% des circulations annuelles de ces contrats, ces droits étant inclus dans les droits d'accès des contrats des Offres 1, 2 et 3 en dessous de ce seuil (NB: le niveau du seuil a vocation à être réduit d'année en année).

Frais de dossier: 7500 euros par contrat (ces frais s'appliquent aux demandes de sillons speciaux hors catalogue de sillons pré-établis, ou avec exigences opérationnelles spécifiques - ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis).
Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Périodes hors maintenance	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
Tous trains @120km/h ou 140km/h	120 km/h ou 140 km/h	1,125.00 € + £ 750.00	**2,025 € /train**

Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
Tous trains @ 100 km/h	100 km/h	2,250.00 € + £ 1,500.00	**4,050 € /train**
		(valeur 2027)	(valeur 2027)

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Barème de prix pour les Trains de Voyageurs

A. Le barème est composé de 4 parties correspondant à 4 offres distinctes pour les trains de voyageurs:

Offre 1: Train Hebdomadaire Réservé: Un passage aller simple de trains de voyageurs chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou semaines restantes si réservé en cours d'horaire).

Offre 2: Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés à l'avance au cours de l'horaire de service.

Offre 3: Train Individuel Ad hoc: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels non-réservés au cours de l'horaire de service, et planifiés moins d'une semaine à l'avance dans le cadre d'une demande ad hoc.

Offre 4: Rapatriement de Rames Voyageurs à Vide: Un ou plusieurs passages aller simple non-commerciaux de rames voyageurs à vide, sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification une semaine à l'avance au maximum, et exploitation en réserve.

B. Le détail des prix est donné dans les pages qui suivent. Des frais de dossier seront facturés afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles ainsi qu'aux frais de gestion et facturation. Eurotunnel pourra objectivement justifier de renoncer à l'application des frais de dossier de contrats Offre 1 lorsque l'Entreprise Ferroviaire maintient des systèmes de documentation particulièrement fiables et efficaces afin de faciliter l'audit des unités de trafic, permettant de minimiser la charge administrative d'Eurotunnel dans la mise en œuvre de ses besoins de vérification.

C. Les périodes de "pointe", "creuses", "intermédiaires" et "maintenance" indiquées dans les offres sont définies comme suit:

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

D. Les conditions de paiement sont les suivantes:

- Les droits de réservation par train sont exigibles à la conclusion du contrat du réservation entre l'entreprise ferroviaire et Eurotunnel. Ils sont payables au début du mois suivant le(s) jour(s) prévu(s) pour le passage du train (3ème jour ouvrable).

- Les droits de circulation par passager sont exigibles à la circulation du/des train(s) et payables au début du mois suivant le jour de circulation du/des train(s) (3ème jour ouvrable).

- Les frais de dossier, lorsqu'ils s'appliquent, sont exigibles à la conclusion du contrat de réservation et payables au début du mois suivant cette conclusion (3ème jour ouvrable).

- L'ajustement annuel rétroactif des réalisés est payable au début du 4ème mois de l'année calendaire suivante (3ème jour ouvrable).
- Les retards de paiement donneront lieu à la facturation d'intérêts de retard (IBOR+3%) applicables à compter de la date de facture.

E. Le prix du service de manoeuvre fourni par Eurotunnel pour les trains en panne technique dans le Lien Fixe Transmanche est de 7500 euros par train secouru. Il est payable au début du mois suivant le jour du service du manoeuvre.

F. Les prix sont exprimés hors TVA et VAT (applicables chacune sur 50% de l'assiette en EUR et GBP) et autres taxes éventuellement exigibles au titre de la réglementation fiscale applicable. Le barême est présenté en livres et en euros, la facturation étant établie séparément dans chaque devise.

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Offre 1

Train Hebdomadaire Réservé: Un passage aller simple de trains de voyageurs chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines du service horaire (ou semaines restantes si réservé en cours d'horaire).

Cette offre tarifaire constitue le tarif de base pertinent pour la vaste majorité des services ferroviaires de voyageurs, qui sont des trains planifiés réguliers organisés à l'avance, soit durant la préparation de l'horaire de service, soit en cours d'année.

La vitesse de circulation des trains de voyageurs de jour sera de 140 km/h ou de 160 km/h selon la disponibilité des sillons correspondants.
La vitesse de circulation des trains de voyageurs de nuit sera de 120 km/h en période creuse ou de 100 km/h en période de maintenance.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages aller simple ou sillons dans le Lien Fixe), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par passager aller simple.

Le droit de circulation par passager est exprimé en livres et euros en valeur de Janvier 2025, 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%. Ce droit de circulation est subordonné à la nécessité d'assurer le trafic dans les meilleures conditions commerciales et économiques et d'assurer l'efficience du réseau.

Le droit de réservation par train est exprimé en livres et euros en valeur 2025, 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'un ajustement annuel rétroactif pour refléter les éventuelles variations des chiffres prévisionnels et réalisés de volume de trains, d'indexation, de performance et de couts (Energie, Assurances, Taxes UK & ajustement Renouvellements).

Frais de dossier: 7,500 euros par contrat (pour un ou plusieurs passages aller simple ou sillons aller simple dans un horaire de service).
Prix par train et par passager aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train de Voyageurs	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s			Droit de circulation par passager a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR/train a/s + DC/passager a/s		
période intermédiaire	160 km/h ou 140 km/h	2,729 €	+	£ 2,389	9.06 €	+	£ 10.61	**5,595 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période de pointe	160 km/h ou 140 km/h	3,002 €	+	£ 2,628	9.06 €	+	£ 10.61	**6,155 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période creuse	120 km/h	2,456 €	+	£ 2,150	9.06 €	+	£ 10.61	**5,036 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période de maintenance	100 km/h	4,093 €	+	£ 3,583	9.06 €	+	£ 10.61	**8,393 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
		(valeur 2025)			(valeur janvier 2025)			(valeur 2025)		(valeur jan-2025)

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Offre 2

Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés à l'avance au cours de l'horaire de service.

Cette offre tarifaire est pertinente et adaptée aux besoins d'organisation de circulations uniques pour des services non-recurrents tels que les voyages charter, évènements speciaux, etc., qui ne necessitent pas de sillon hebdomaire, et permet ainsi d'éviter les droits de reservation hebdomadaires de l'offre 1.

La vitesse de circulation des trains de voyageurs de jour sera de 140 km/h ou de 160 km/h selon la disponibilité des sillons correspondants.
La vitesse de circulation des trains de voyageurs de nuit sera de 120 km/h en période creuse ou de 100 km/h en période de maintenance.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages aller simple ou sillons dans le Lien Fixe), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par passager aller simple.

Le droit de circulation par passager est exprimé en livres et euros en valeur de Janvier 2025, 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%. Ce droit de circulation est subordonné à la nécessité d'assurer le trafic dans les meilleures conditions commerciales et économiques et d'assurer l'efficience du réseau.

Le droit de réservation par train est exprimé en livres et euros en valeur 2025, 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'un ajustement annuel rétroactif pour refléter les éventuelles variations des chiffres prévisionnels et réalisés de volume de trains, d'indexation, de performance et de couts (Energie, Assurances, Taxes UK & ajustement Renouvellements).

Dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis (un ou plusieurs), dans la limite d'une commande par mois et par opérateur, un contrat Offre 2 peut être combiné avec un contrat Offre 1 portant sur le même horaire de service pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas les frais de dossier ne sont pas cumulés.

Frais de dossier: 7,500 euros par contrat (pour un ou plusieurs passages aller simple ou sillons aller simple dans un horaire de service).
Prix par train et par passager aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train de Voyageurs	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s			Droit de circulation par passager a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR/train a/s + DC/passager a/s		
période intermédiaire	160 km/h ou 140 km/h	3,002 €	+	£ 2,628	9.06 €	+	£ 10.61	**6,155 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période de pointe	160 km/h ou 140 km/h	3,302 €	+	£ 2,890	9.06 €	+	£ 10.61	**6,770 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période creuse	120 km/h	2,702 €	+	£ 2,365	9.06 €	+	£ 10.61	**5,539 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période de maintenance	100 km/h	4,503 €	+	£ 3,941	9.06 €	+	£ 10.61	**9,232 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
		(valeur 2025)			(valeur janvier 2025)			(valeur 2025)		(valeur jan-2025)

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Offre 3

Train Individuel Ad hoc: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels non-réservés au cours de l'horaire de service, et planifiés moins d'une semaine à l'avance dans le cadre d'une demande ad hoc.

Cette offre tarifaire est adaptée aux besoins d'organisation à tres court terme de circulations uniques et difficilement prévisibles, nécessitant une adaptation urgente du plan de transport et un suivi additionnel par rapport aux circulations réservées, tout en évitant des droits de réservation additionnels sous les offres 1 ou 2.

La vitesse de circulation des trains de voyageurs de jour sera de 140 km/h ou de 160 km/h selon la disponibilité des sillons correspondants.
La vitesse de circulation des trains de voyageurs de nuit sera de 120 km/h en période creuse ou de 100 km/h en période de maintenance.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages aller simple ou sillons dans le Lien Fixe), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par passager aller simple.

Le droit de circulation par passager est exprimé en livres et euros en valeur de Janvier 2025, 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%. Ce droit de circulation est subordonné à la nécessité d'assurer le trafic dans les meilleures conditions commerciales et économiques et d'assurer l'efficience du réseau.

Le droit de réservation par train est exprimé en livres et euros en valeur 2025, 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'un ajustement annuel rétroactif pour refléter les éventuelles variations des chiffres prévisionnels et réalisés de volume de trains, d'indexation, de performance et de couts (Energie, Assurances, Taxes UK & ajustement Renouvellements).

Dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis (un ou plusieurs), dans la limite d'une commande par mois et par opérateur, un contrat Offre 3 peut être combiné avec un contrat Offre 1 portant sur le même horaire de service pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas les frais de dossier ne sont pas cumulés.

Frais de dossier: 7,500 euros par contrat (pour un ou plusieurs passages aller simple ou sillons aller simple dans un horaire de service).
Prix par train et par passager aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train de Voyageurs	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s			Droit de circulation par passager a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR/train a/s + DC/passager a/s		
période intermédiaire	160 km/h ou 140 km/h	3,138 €	+	£ 2,747	9.06 €	+	£ 10.61	**6,435 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période de pointe	160 km/h ou 140 km/h	3,452 €	+	£ 3,022	9.06 €	+	£ 10.61	**7,078 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période creuse	120 km/h	2,824 €	+	£ 2,472	9.06 €	+	£ 10.61	**5,791 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
période de maintenance	100 km/h	4,707 €	+	£ 4,121	9.06 €	+	£ 10.61	**9,652 € /train**	**+**	**21.80 € /pax**
		(valeur 2025)			(valeur janvier 2025)			(valeur 2025)		(valeur jan-2025)

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Offre 4

Rapatriement de Rames Voyageurs à Vide: Un ou plusieurs passages aller simple non-commerciaux de rames voyageurs à vide, sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification une semaine à l'avance au maximum, et exploitation en réserve.

Cette offre tarifaire est pertinente et adaptée aux besoins d'organisation de circulations non commerciales, offrant une solution économique et efficace pour ce type de service par rapport aux offres 1, 2 et 3, sous condition d'efforts d'optimisation opérationnelle.

Ce prix d'accès pour circulations aller simple non-commerciales de rames voyageurs à vide est destiné aux besoins opérationnels de transferts entre la France et la Grande-Bretagne de matériel roulant voyageurs transmanche. Cette Offre est strictement conditionnée par l'exclusion à bord de tout passager quelle qu'en soit la nature, c'est à dire de toute autre personne que le personnel de bord en service opérationnel. Cette Offre nécessite une planification de sillon au court terme (pas plus d'une semaine avant le jour de circulation) et une exploitation en réserve (avec priorité inférieure à toute circulation commerciale).

La vitesse de circulation des rames voyageurs à vide le jour sera de 140 km/h (ou toute autre vitesse selon l'instruction notifiée par le RCC).
La vitesse de circulation des rames voyageurs à vide la nuit sera de 120 km/h en période creuse ou de 100 km/h en période de maintenance.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat (la demande pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le Lien Fixe), et d'un droit de circulation par train aller simple. Le droit de circulation par train est exprimé en livres et euros en valeur 2025, 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 circulation fait l'objet d'un ajustement annuel rétroactif pour refléter les éventuelles variations des chiffres prévisionnels et réalisés de volume de trains, d'indexation, de performance et de couts (Energie, Assurances, Taxes UK & ajustement Renouvellements).

Le contrat peut être combiné avec les contrats des Offres 1, 2 ou 3 pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas, les circulations de l'Offre 4 ne sont soumises aux droits de circulation ci-dessous qu'au-delà du seuil de 5% des circulations annuelles de ces contrats (ou 2 passages aller simple par jour où des trains sont exploités, le nombre supérieur s'appliquant), ces droits étant inclus dans les droits d'accès des contrats des Offres 1, 2 et 3 en dessous de ce seuil.

Frais de dossier: 7,500 euros par contrat (pour un ou plusieurs passages aller simple ou sillons aller simple dans un horaire de service).
Prix par train et par passager aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train de Voyageurs	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s			Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC/train a/s
période intermédiaire	140 km/h	2,729 €	+	£ 2,389	**5,595 € /train**
période de pointe	140 km/h	3,002 €	+	£ 2,628	**6,155 € /train**
période creuse	120 km/h	2,456 €	+	£ 2,150	**5,036 € /train**
période de maintenance	100 km/h	4,093 €	+	£ 3,583	**8,393 € /train**
		(valeur 2025)			(valeur 2025)

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Prévisions d'inflation pour l'indexation* des Droits de Circulation par Passager à partir des valeurs 2025 (Offres 1, 2 & 3)

(NB*: estimations à fin indicative. Les redevances réelles de Circulation sont facturées mensuellement sur base des indices d'inflation réels publiés par ONS & INSEE)

Inflation annuelle		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
IPC	(var. année)	0.95%	1.28%	1.95%	1.90%	1.90%	1.90%	1.90%
RPI	(var. année)	4.45%	4.30%	3.63%	3.13%	3.13%	3.13%	3.13%
Source		Prévision**						

Indice d'inflation - Janvier		2025-01	2026-01	2027-01	2028-01	2029-01	2030-01	2031-01
IPC	(val. mois)	119.01	120.1	121.7	124.0	126.4	128.8	131.3
RPI	(val. mois)	391.7	409.1	426.7	442.2	456.0	470.3	485.0
Source		Réalisé	Prévision**					

RUC-NS Open Access Indexation		2025-01	2026-01	2027-01	2028-01	2029-01	2030-01	2031-01
IPC -1.1%	(b.Jan-2025)	100.0	99.8	100.0	100.8	101.6	102.4	103.2
RPI -1.1%	(b.Jan-2025)	100.0	103.3	106.6	109.2	111.4	113.6	115.9
Source		Réalisé	Prévision**					

Droit de Circulation par passager a/s		2025-01	2026-01	2027-01	2028-01	2029-01	2030-01	2031-01
€/pax (Janvier)	(année N)	**9.0607**	9.05	**9.06**	9.14	9.21	9.3	9.4
£/pax (Janvier)	(année N)	**10.6131**	10.96	**11.31**	11.59	11.82	12.1	12.3
Euros combinés (£1=1.20€)	(année N)	**21.80**	22.20	**22.63**	23.04	23.39	23.75	24.11
Livres combinées (£1=1.20€)	(année N)	18.2	18.5	18.9	19.2	19.5	19.8	20.1
Euros combinés (£1=1.15€)	(année N)	**21.27**	21.65	**22.07**	22.46	22.80	23.14	23.49
Livres combinées (£1=1.15€)	(année N)	18.5	18.8	19.2	19.5	19.8	20.1	20.4
Source		Réalisé	Prévision**					

- IPC = Indice des Prix à la Consommation, France entière, hors tabac. www.insee.fr/fr/statistiques (série 1763852)
- RPI = UK Retail Price Index, all items. www.ons.gov.uk/ (series CHAW)
- NB**: estimation à fin indicative. (Source prévisions: Oxford Economics - Country Economic Forecasts UK & France - Sep-2025)
- Evolution long terme: en complément du facteur de réduction annuelle systématique de -1.1%, les Droits de Circulation par Passager sont progressivement dégressifs pour un volume total de voyageurs dépassant 16.2 millions passagers/an (RUC Annexe 6 & DRR Annexe 7.4)

ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS - 2027

Visibilité sur 5 ans des Droits de Réservation par Train de Voyageurs en valeur 2025 (Offre 1)

RUC-NS Open Access Conversion		**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	moy2025-29	unité	2020-24
Rail Pax OMRC+FAUC	(année N)	127	129	137	140	143	135	MEUR combinés (£1=1.20€)	103
Rail Pax OMRC+FAUC	(base 2025)	**127**	**126**	**130**	**129**	**129**	128	MEUR combinés (£1=1.20€)	128
IPC	(var. année)	0.95%	1.28%	1.95%	1.90%	*1.90%*	1.6%	OEF forecast - Sep-2025	1.145
RPI	(var. année)	4.45%	4.30%	3.63%	3.13%	*3.13%*	3.7%	OEF forecast - Sep-2025	1.340
Rail Pax OMRc/train	(année N)	**5.931**	6.09	6.27	6.45	6.61	6.27	kEUR combinés (£1=1.20€)	**4.757**
Rail Pax OMRc/train	(année N)	5.804	5.96	6.13	6.30	6.46	6.13	kEUR combinés (£1=1.15€)	4.670
Rail Pax OMRc/train	(EUR année N)	**2.893**	2.92	2.96	3.02	3.07	2.97	kEUR/train [=> pivot]	2.656
Rail Pax OMRc/train	(GBP année N)	**2.532**	2.64	2.76	2.86	2.95	2.75	kGBP/train [=> pivot]	1.751
Droit Réservation par train a/s	(EUR année N)	2.893	2.92	2.96	3.02	3.07	2.97	kEUR/train [<= pivot]	2.656
DR/train - Offre1 - Intermédiaire	(EUR année N)	**2.729**	2.75	**2.79**	2.84	2.90	2.80	kEUR/train	2.506
DR/train - Offre1 - Pointe	(EUR année N)	**3.002**	3.03	**3.07**	3.13	3.19	3.08	kEUR/train	2.756
DR/train - Offre1 - Creuse	(EUR année N)	**2.456**	2.48	**2.51**	2.56	2.61	2.52	kEUR/train	2.255
DR/train - Offre1 - Maintenance	(EUR année N)	**4.093**	4.13	**4.18**	4.27	4.35	4.20	kEUR/train	3.759
Droit Réservation par train a/s	(GBP année N)	2.532	2.64	2.76	2.86	2.95	2.75	kGBP/train [<= pivot]	1.751
DR/train - Offre1 - Intermédiaire	(GBP année N)	**2.389**	2.49	**2.60**	2.70	2.78	2.59	kGBP/train	1.652
DR/train - Offre1 - Pointe	(GBP année N)	**2.628**	2.74	**2.86**	2.97	3.06	2.85	kGBP/train	1.817
DR/train - Offre1 - Creuse	(GBP année N)	**2.150**	2.25	**2.34**	2.43	2.50	2.33	kGBP/train	1.486
DR/train - Offre1 - Maintenance	(GBP année N)	**3.583**	3.74	**3.90**	4.04	4.17	3.89	kGBP/train	2.477

- le Droit de Réservation est soumis à ajustement annuel rétroactif pour refléter les variations des prévisionnels & réalisés vs. projections de volume, d'indexation, de performance et de couts (Energie, Assurances, Taxes UK & Renouvellements), reflétant notamment la refacturation des consommations d'énergie de traction en fonction de la consommation standard unitaire et des circulations réelles par type de train.
- le calcul des Droits de Réservation pour l'Offre 2, l'Offre 3 & l'Offre 4 est directement proportionnel aux Droits de Réservation pour l'Offre 1 (resp. x1.10, x1.15, x1.00), et se déduit par simple pro-rata.
- le montant des Droits de Réservation pour 2027, 2028 et 2029 représente une prévision préliminaire, pouvant faire l'objet d'une mise à jour après la conclusion d'un accord OMRC révisé en cas de variation majeure des Taxes UK.

Transparence et synthèse analytique prévisionnelle: la composition et l'évolution de long terme des couts et charges réels peut s'analyser plus en détail comme suit:

- le Droit par Train de Passagers comprend approx.66% OMRC et approx.34% IRC/FAUC.
- la base de couts OMRC évolue pour l'essentiel à 73% directement en ligne avec l'inflation (IPC & RPI +0%), avec les 27% restants rechargés au cout réel (mais aussi généralement liés à l'inflation sur le long terme).
- la base de charges IRC/FAUC est directement indexée sur l'inflation avec un facteur dégressif annuel (IPC & RPI -1.1%).
- la base totale annuelle de coûts et charges voyageurs (OMRCx75% + IRC/FAUC) est répartie entre les trains de voyageurs de l'année au pro-rata du nombre de trains (prévisionnel puis réalisé) pondéré par le prix du barême.
- par conséquent les Droits par Train de Passagers sont régis par une tendance principale de l'inflation divisée par le volume réel de trains (avec volumes prévisionnels intégrés aux révisions du tableau de prix tous les 5 ans, puis variance prévisionnelle des volumes appliquée dans les ajustements annuels rétroactifs, voir DRR Annexe 7.4 Variation du tarif par train en fonction du volume annuel de trafic).

ANNEXE 5

CALENDRIER DE TRAITEMENT DES DEMANDES DE CAPACITE

Avant Avril 2026	Les Entreprises Ferroviaires tiennent des discussions informelles sur leurs besoins futurs de capacités avec Eurotunnel et les autres GIs. Pour les lancements de nouvelles dessertes, un préavis de deux ans est recommandé en vue de l'organisation d'un processus coordonné de développement des capacités entre GIs.
24 Avril 2026	Les Entreprises Ferroviaires présentent leurs dossiers de demande de sillons pour l'horaire de service 2027
24 Avril 2026 Mi-Juillet 2026	Eurotunnel analyse les demandes des Entreprises Ferroviaires, si nécessaire en coopération avec les gestionnaires d'infrastructure adjacents, puis met en œuvre le processus de coordination
Mi-Juillet 2026	Eurotunnel communique aux demandeurs la liste des sillons proposés
Mi-Juillet 2026 à Mi-Août 2026	Les demandeurs ont 1 mois pour faire des observations
Mi-Août 2026	Eurotunnel informe les demandeurs des propositions définitives de sillons
Mi-Août 2026 à Fin-Août 2026	Les demandeurs ont un délai de 2 semaines pour confirmer leurs demandes de réservation ou déposer leurs réclamations auprès d'Eurotunnel
Fin-Août 2026 à Mi-Septembre 2026	Eurotunnel met en oeuvre le processus de règlement des litiges
Mi-Septembre 2026	Eurotunnel produit l'horaire définitif et informe les demandeurs des sillons qui leur sont attribués dans l'horaire de service
27 Novembre 2026	Les Entreprises Ferroviaires peuvent présenter un second tour de demandes supplémentaires de sillons fret pour l'horaire de service 2027 (pour réponse sous une semaine)
13 Décembre 2026	Début de l'horaire de service 2027

ANNEXE 6

FORMULAIRES D'INTRODUCTION DE DEMANDES DE CAPACITE

Access Dossier - 2027 Timetable [parts CDE]	
Path Allocation	
Contract Ref.	
Service Ref.	
Contract No.	
Last Modified	

[C - liability information]	
Carrier RU(s)	[NB: RU responsible for the goods, ie. Carrier RU having concluded the carriage contract or Substitute Carrier RU responsible on that basis]
Cross-Channel Carrier RU	
of which CC-FR (TVA payer)	
of which CC-UK (VAT payer)	
France Carrier RU (on RFN network)	
UK Carrier RU (on NR/HS1 networks)	
Traction Provider RU(s)	[NB: RU responsible for traction operations under its own Safety Certificate on the relevant network, whether or not acting as an appointed Traction Provider RU designated by a Carrier RU]
Cross-Channel Traction Prov. RU	
France Traction Provider RU	
UK Traction Provider RU	
Note C1	T&C & liability framework as defined in Usage Contract of 29/7/1987 and Special Agreement on Responsibility and Insurance of 31/12/1993, and Eurotunnel Network Statement applicable to the relevant timetable period.

[D - technical information]	
Gross Hauled Weight (tonnes)	
Tare - Empty Weight (tonnes)	
Train Length (meters, nb. wagons)	
Composition (wagon type, spec.)	
Capacity	
Loading Gauge	
Traction	
Note D1	

[E - commercial information]	
Train Origin	
Train Destination	
Train Client	
Train Type	
Consignment	
Start Date	
End Date	-
Note E1	-
Note E2	-
Modification Date	

ANNEXE 6

FORMULAIRES D'INTRODUCTION DE DEMANDES DE CAPACITE

Path Reservation Dossier - 2027 Timetable [parts AB]	
Path Allocation	
Contract Ref.	
Service Ref.	
Contract No.	
Last Modified	

[A - operational information - **Path 1**]		[A - operational information - **Path 2**]	
ET Path Number		ET Path Number	
Path Direction (routing from / to)	**CaFo** (from Fréthun Tunnel to Dollands Moor)	Path Direction (routing from / to)	**FoCa** (from Dollands Moor to Fréthun Tunnel)
Path Speed		Path Speed	
Circulation Day(s)		Circulation Day(s)	
ET departure CET	(CET passage at South portal)	ET departure CET	(CET passage at North portal)
Incoming path	(CET arrival at Fréthun)	Incoming path	(CET arrival at Dollands Moor)
Outgoing path	(CET departure from Dollands Moor)	Outgoing path	(CET departure from Fréthun)
Note A1		Note A2	
[A - operational information - **Path 3**]		[A - operational information - **Path 4**]	
ET Path Number		ET Path Number	
Path Direction (routing from / to)	**CaFo** (from Fréthun Tunnel to Dollands Moor)	Path Direction (routing from / to)	**FoCa** (from Dollands Moor to Fréthun Tunnel)
Path Speed		Path Speed	
Circulation Day(s)		Circulation Day(s)	
ET departure CET	(CET passage at South portal)	ET departure CET	(CET passage at North portal)
Incoming path	(CET arrival at Fréthun)	Incoming path	(CET arrival at Dollands Moor)
Outgoing path	(CET departure from Dollands Moor)	Outgoing path	(CET departure from Fréthun)
Note A3		Note A4	
[A - operational information - **Path 5**]		[A - operational information - **Path 6**]	
ET Path Number		ET Path Number	
Path Direction (routing from / to)	**CaFo** (from Fréthun Tunnel to Dollands Moor)	Path Direction (routing from / to)	**FoCa** (from Dollands Moor to Fréthun Tunnel)
Path Speed		Path Speed	
Circulation Day(s)		Circulation Day(s)	
ET departure CET	(CET passage at South portal)	ET departure CET	(CET passage at North portal)
Incoming path	(CET arrival at Fréthun)	Incoming path	(CET arrival at Dollands Moor)
Outgoing path	(CET departure from Dollands Moor)	Outgoing path	(CET departure from Fréthun)
Note A5		Note A6	

[B - tariff information]	
Reservation Tariff	**Offer ABC** (reserved xxxx train)
Tariff Period(s)	**Off-Peak ME120** (Paths x,x,x), **Intermediate ME120** (Paths y,y,y) **Peak ME120** (Paths z,z), **Maintenance ME120** (Paths)
Pricing 2027(F1)	**DR €+£ /path + DC €+£ /train** (Paths x,x,x)
Pricing 2027(F1)	**DR €+£ /path + DC €+£ /train** (Paths y,y,y)
Pricing 2027(F1)	**DR €+£ /path + DC €+£ /train** (Paths z,z)
Billing Instructions	Tolls to be invoiced to xxx
Note B1	-