

**Daniel Brown**  
Director, Economics, Markets, and Strategy



Jean-Pierre Ramirez  
Railway Network Director  
Eurotunnel  
UK Terminal  
Ashford Road  
Kent  
CT18 8XX

19 February 2022

Dear Jean-Pierre

## **Eurotunnel Network Statement 2022**

Further to your consultation of 8 December 2020 on Eurotunnel's Network Statement for the 2022 working timetable, I am pleased to provide the Opinion of the Office of Rail and Road (ORR).

Our comments have been developed in line with the principles set out in the co-operation agreement between ORR and ART and with regard to the requirements of the Recast Directive (2012/34 EU), as implemented in Great Britain by the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016. The comments of ORR (along with those of ART) are attached as an annex to this letter.

This letter and its annex will be published on our website, and has also been copied to Patrick Vieu, Vice-President de l'ART.

Yours sincerely

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Daniel Brown', is positioned above the printed name.

**Daniel Brown**

# ANNEXE À L'AVIS N° 2021-013 DU 11 FEVRIER 2021

## SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS

1. SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY .....	2
2. CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE / CONTEXT AND LEGAL FRAMEWORK .....	5
2.1 Publication et contrôle du DRE / Publication and control of the NS.....	5
2.2 Activités ferroviaires du LFT / CFL rail activity .....	8
2.3 Les nouveautés du DRE 2022 / New information in the 2022 NS .....	10
3. ANALYSE / ANALYSIS.....	12
3.1 La procédure de consultation et de publication du DRE 2022 / Publication and consultation procedure of the 2022 NS.....	13
3.2 Les redevances applicables / Applicable charges.....	14
3.2.1 La structure des redevances et leur articulation avec le RUC / Charging framework and its relationship with the RUC .....	14
3.2.2 Le système d'aide au démarrage ETICA / The ETICA incentive scheme .....	18
3.3 L'absence de discrimination concernant l'accès au réseau / The absence of discrimination concerning the access to the network.....	19
3.3.1 Le processus d'attribution de capacité / The capacity allocation process.....	19
3.3.2 Conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants / Contractual conditions offered to new entrants.....	23

## 1. SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY

L'objet du présent avis, émis par l'Autorité de régulation des transports et l'Office of Rail and Road (ci-après respectivement l'« ART » et l'« ORR », dénommés ensemble les « régulateurs »), sur le « *Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe* » (ci-après le « DRE »), publié annuellement par Eurotunnel, est de s'assurer de sa conformité aux exigences de la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (ci-après « la directive »).

En vertu du paragraphe 2 de l'article 56 de la directive, l'ART et l'ORR vérifient notamment « *si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats* ». En conséquence, le DRE publié annuellement par Eurotunnel doit être suffisamment transparent, afin de permettre aux entreprises ferroviaires (notamment aux potentiels nouveaux entrants) et aux régulateurs de s'assurer en particulier que l'accès à l'infrastructure du tunnel sous la Manche, aussi dénommée « liaison fixe trans-Manche » ou « Lien Fixe trans-Manche » (ci-après le « LFT ») est (i) accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires et (ii) à des tarifs conformes aux principes fixés par la directive.

À titre liminaire, l'ART et l'ORR soulignent avoir pris en compte, dans le cadre du présent avis, le contexte particulier dans lequel a été publié le « *Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe – horaire de service 2022* » (ci-après le « DRE 2022 »), marqué par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et par la crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de covid-19.

À cet égard, les régulateurs relèvent que le DRE 2022 d'Eurotunnel fait référence à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Les accords

The purpose of Autorité de régulation des transports and Office of Rail and Road's (hereafter respectively "ART" and "ORR", designated together as "regulators"), review of Eurotunnel's Network Statement (hereafter the "NS") published annually is to ensure that it is compliant with the requirements of Directive 2012/34/EU of the European parliament and of the council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (hereafter "the Directive").

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

First of all, ART and ORR emphasise that they have taken into account, in this opinion, the particular context in which the "*Fixed link usage annual statement - 2022 working timetable*" (hereafter the "2022 NS") was published, marked by the exit of the United Kingdom from the European Union and by the economic and health crisis linked to the Covid-19 pandemic.

In this regard, the Regulators note that Eurotunnel's 2022 NS refers to the United Kingdom's exit from the European Union. The arrangements

relatifs à l'utilisation du LFT font actuellement l'objet de négociations entre les gouvernements britannique et français. L'ART et l'ORR confirment qu'ils maintiendront les principes et processus actuels de régulation économique du LFT.

Par ailleurs, bien qu'Eurotunnel ait indiqué avoir été considérablement impacté par les effets de l'épidémie de covid-19, le DRE 2022 n'a pas évolué de manière significative par rapport au précédent DRE. En particulier, Eurotunnel n'a pas fondamentalement modifié le niveau de la tarification applicable à l'utilisation du LFT.

L'ART et l'ORR notent qu'Eurotunnel a pris en compte une partie des recommandations formulées dans leur avis conjoint sur le « *Document de référence annuel d'utilisation du Lien Fixe - Horaire de service 2021* » (ci-après le « DRE 2021 »). En particulier, en ce qui concerne le processus d'allocation des capacités sur le LFT, les entreprises ferroviaires et les régulateurs ont désormais une meilleure compréhension du processus d'élaboration du catalogue de sillons et de la phase de construction de l'horaire de service et de certains aspects du processus de gestion de la saturation de l'infrastructure.

Les deux autorités de régulations relèvent qu'Eurotunnel a publié des exemples d'application du dispositif ETICA-Pax<sup>1</sup> dans l'annexe 8 du DRE 2022 concernant les conditions générales du système ETICA-Pax. Les régulateurs accueillent favorablement cette initiative, qui est de nature à améliorer la description du dispositif ETICA afin d'en faciliter la compréhension et l'estimation prévisionnelle de ses effets par les entreprises ferroviaires. Eurotunnel a également inclus, à l'Annexe 7.2 (Articulation RUC/DRE) de sa Déclaration Statistique Open Access, une illustration du mécanisme de conversion des montants totaux de contribution prévus par la convention d'utilisation de longue durée (dénommée en anglais « Railways Usage Contrat », ci-après le « RUC »)

underpinning the use of the CFL are currently the subject of negotiations between the UK and French Governments. ART and ORR confirm that they will continue with the current system and processes for the economic regulation of the CFL.

Moreover, although Eurotunnel has said that it has been significantly impacted by the effects of the Covid-19 pandemic, its 2022 NS has not changed significantly compared to last year's NS. In particular, Eurotunnel has not fundamentally revised the level of charges applicable for the use of the CFL.

ART and ORR note that Eurotunnel has taken into account part of the recommendations made in their opinion on the "*Fixed link usage annual statement - 2021 working timetable*" (hereafter the "2021 NS"). In particular with regard to the capacity allocation process on the CFL, the railway operators and the regulators now have a better understanding of the process for preparing the path catalogue and the construction phase of the working timetable and some aspects of the process for dealing with congested infrastructure.

Both regulatory bodies note that Eurotunnel has published examples of the application of the ETICA-Pax<sup>2</sup> initiative in annex 8 of the 2022 NS regarding "Etica-PAX general condition". The regulators welcome this change which will improve understanding of the ETICA incentive scheme and the forecast estimate of its effects on railway undertakings. Eurotunnel has also included an illustration of the mechanism for converting the total amounts allowed to be recovered by the Railways Usage Contract (hereafter the "RUC") with the charges in the NS in Annex 7.2 (RUC/NS Articulation) of its Open Access Statistical Declaration. Both

<sup>1</sup> Il s'agit d'un programme d'aides au démarrage, visant à réduire les coûts de développement de nouveaux services ferroviaires voyageurs pour soutenir les créations de dessertes jusqu'en 2024.

<sup>2</sup> This is an incentive scheme aiming at reducing the costs of development of new rail passenger services, to assist route start-ups until 2024.

vers les redevances définies dans le DRE. Les deux autorités de régulation accueillent favorablement cette amélioration de la transparence de l'articulation entre le DRE et le RUC.

Les deux autorités de régulation estiment que certains axes d'amélioration, identifiés dans leurs avis précédents, persistent en ce qui concerne le DRE 2022. Par exemple :

- sur le calendrier de publication du DRE 2022 : il est bien pris note des circonstances spécifiques (sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de covid-19) qui ont retardé la consultation ainsi que la publication du DRE. Cependant, les deux autorités de régulation seront attentives à ce qu'Eurotunnel respecte à l'avenir le calendrier fixé par le cadre réglementaire (partie 3.1 de cet avis) ;
- sur la transparence des tarifs : Eurotunnel devrait expliquer plus clairement la relation entre les tarifs du DRE et ceux prévus par le RUC. Ceci appelle à ce que des travaux entre Eurotunnel et les régulateurs sur les questions liées à l'appréciation des coûts, notamment le recouvrement des coûts de long terme (partie 3.2 du présent avis), soient engagés ;
- sur le processus d'allocation des capacités : Eurotunnel a apporté davantage de transparence quant à la description de ce processus, mais des précisions devraient être apportées s'agissant du mécanisme de coordination mis en œuvre en cas de saturation de l'infrastructure ainsi que des conséquences d'un sillon modifié ou retiré par le gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire (partie 3.3.1 du présent avis).

regulatory bodies welcome this improvement to the transparency of the relationship between the NS and RUC.

Both regulatory bodies consider that there is still room for improvement in the NS and there are still outstanding issues from our previous opinions on the NS. For example:

- on the timetable for the publication of the 2022 NS: we recognise the specific circumstances (the exit of the United Kingdom from the European Union and the economic and health crisis linked to the Covid-19 pandemic) that caused the consultation and publication of the NS to be delayed. However, in future we expect Eurotunnel to return to adherence with the timetable set out in the regulatory framework (part 3.1 of this opinion);
- on transparency of charges: Eurotunnel should explain more clearly the relationship between the charges in the NS and the charges allowed by the RUC. This process requires Eurotunnel to engage with ORR and ART on issues such as the recovery of long-term costs (part 3.2 of this opinion);
- on the capacity allocation process: Eurotunnel has provided further clarity on this process but it still needs to set out in detail the co-ordination process to be followed in the event of infrastructure congestion and the consequences of a train path being modified or withdrawn by the infrastructure manager or a railway undertaking (part 3.3.1 of this opinion).

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

### 2.1 Publication et contrôle du DRE / Publication and control of the NS

1. Le LFT est une infrastructure ferroviaire concédée par les autorités françaises et britanniques à un gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel, dans le cadre du traité international de Canterbury signé le 12 février 1986 entre la France et le Royaume-Uni, et du contrat de concession signé le 14 mars 1986 (ci-après le « contrat de concession » ou la « concession ») entre les gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et les sociétés privées concessionnaires France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited, opérant conjointement sous le nom d'Eurotunnel.

2. Aux termes de la concession, Eurotunnel est titulaire du droit et de l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation du LFT pour une durée totale de 99 ans. À ce titre, Eurotunnel est le gestionnaire d'infrastructure du LFT au sens du paragraphe 2 de l'article 3 de la directive.

3. En vertu de l'article 27 de la directive, « *[l]e gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau (...). Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe IV.* »

1. The CFL is a rail infrastructure concession granted by the French and British authorities to an infrastructure manager, Eurotunnel, under the Canterbury International Treaty signed on February 12, 1986 between France and the United Kingdom, and the concession agreement signed on March 14, 1986 (hereafter the "Concession Agreement" or the "Concession") between the governments of the French Republic and the United Kingdom and the private concession companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited, operating jointly under the name Eurotunnel.

2. Under the terms of the concession, Eurotunnel has the right and obligation to design, finance, build and operate the CFL for a total of 99 years. As such, Eurotunnel is the infrastructure manager of the CFL within the meaning of paragraph 2 of Article 3 of the Directive.

3. Under Article 27 of the Directive, "*[t]he infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop and publish a network statement (...). The network statement shall set out the nature of the infrastructure which is available to railway undertakings, and contain information setting out the conditions for access to the relevant railway infrastructure. The network statement shall also contain information setting out the conditions for access to service facilities connected to the network of the infrastructure manager and for supply of services in these facilities or indicate a website where such information is made available free of charge in electronic format. The content of the network statement is laid down in Annex IV.*"

4. En application de ces dispositions, Eurotunnel a publié le DRE 2022 le 21 décembre 2020.

5. Comme l'ART et l'ORR l'ont précisé dans leurs précédents avis<sup>3</sup>, les deux autorités de régulation appliquent des modalités d'examen du DRE différentes :

- En France, aux termes de l'article L. 2133-6 du code des transports, l'ART « émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées » ;
- En Grande-Bretagne, l'ORR est habilité, en tant que partie prenante, à répondre à la consultation sur le DRE au titre de l'article 13(1) du Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (ci-après « GB Railways Regulations »).

6. À cet égard, le paragraphe 2 de l'article 56 de la directive dispose que l'organisme de contrôle « [v]érifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire

4. In application of these provisions, Eurotunnel published the 2022 NS on 21 December 2020.

5. As ART and ORR have stated in their previous opinions<sup>4</sup>, both regulatory bodies have different approaches to the review of the NS:

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

6. In this respect, paragraph 2 of Article 56 of the Directive provides that the regulatory body "shall in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers

---

<sup>3</sup> Avis de l'Autorité de régulation des transports n° 2020-014 du 6 février 2020 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2021 ; Avis de l'Arafer n° 2019-007 du 14 février 2019 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2020 ; Avis de l'Arafer n° 2018-034 du 14 mai 2018 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2019 ; avis de l'Arafer n° 2017-017 du 22 février 2017 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation pour l'horaire de service 2018 ; réponse de l'ORR du 10 février 2020 à la consultation d'Eurotunnel sur le DRE 2021, réponse de l'ORR du 15 février 2019 à la consultation d'Eurotunnel sur le DRE 2020 ; réponse de l'ORR du 14 mai 2018 à la consultation d'Eurotunnel sur le DRE 2019 ; réponse de l'ORR du 14 février 2017 à la consultation d'Eurotunnel sur le DRE 2018.

<sup>4</sup> ART's opinion n. 2020-014 du 6 February 2020 on the annual Fixed Link usage Network Statement for the 2021 working timetable; ART's opinion n°2019-007 of 14 February 2019 on the annual Fixed Link usage Network Statement for the 2020 working timetable, ART's opinion no. 2018-034 of 14 May 2018 on the annual Fixed Link usage Network Statement for the 2019 working timetable; ART's opinion no. 2017-017 of 22 February 2017 on the annual Fixed Link usage Network Statement for the 2018 working timetable; ORR's reply to the 2021 Network Statement consultation questionnaire dated 10 February 2020; ORR's reply to the 2020 Network Statement consultation questionnaire dated 15 February 2019; ORR's reply to the 2019 Network Statement consultation questionnaire dated 14 May 2018; and ORR's reply to the 2018 Network Statement consultation questionnaire dated 22 February 2017.

*de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats ».*

7. En outre, le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive précise que l'organisme de contrôle « *[v]eille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires* ».

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

9. Ces dispositions sont reprises en substance :

- Dans l'annexe tarifaire du règlement ayant fait l'objet d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord signées à Paris le 18 et le 23 mars 2015, transférant à l'ART et à l'ORR, en tant qu'organismes de contrôle nationaux au sens de l'article 55, paragraphe 1 de la directive, la compétence de régulation économique, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour le LFT, prévoyant à son article 3 que : « *[d]ans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances.* » ;
- En droit français, notamment aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9 et L. 2131-4 du code des transports ;

*for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants".*

7. In addition, paragraph 6 of Article 56 of the Directive states that the regulatory body "*shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory*".

8. Furthermore, recital 34 of the Directive states that "*[t]o ensure transparency and non-discriminatory access to rail infrastructure, and to services in service facilities, for all railway undertakings, all the information required to use access rights should be published in a network statement*".

9. These provisions are taken up in substance:

- In the Tariff Schedule to the Regulation that was the subject of an Agreement in the form of an Exchange of Letters between the Government of the French Republic and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed in Paris on March 18 and 23, 2015, transferring to ART and ORR, as national regulatory bodies within the meaning of paragraph 1 Article 55 of the Directive, competence for economic regulation, establishing the principles of cooperation between them and laying down a tariff framework for the CFL, providing in its Article 3 that : "*[i]n the exercise of its functions, the infrastructure manager must at all times ensure that charges are transparent, fair and non-discriminatory.*";
- In French law, in particular in articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9 and L. 2131-4 of the Transportation Code;



- En droit britannique aux articles 34(2)(b) et 31(2) du GB Railways Regulations.

- In UK law, in regulations 34(2)(b) and 31(2) of the GB Railways Regulations.

10. En conséquence, l'ART et l'ORR examinent, dans le cadre du présent avis, dans quelle mesure le DRE 2022 est suffisamment transparent, et permet d'assurer l'accès au LFT pour les entreprises ferroviaires et, en particulier, pour les nouveaux entrants, dans des conditions équitables et non discriminatoires. Ils se sont également attachés à vérifier que les tarifs des redevances sont conformes aux exigences de la directive.

10. Accordingly, ART and ORR examine, in the context of this opinion, whether the 2022 NS is sufficiently transparent and provides for access to the CFL for railways and, in particular, new entrants, on fair and non-discriminatory terms. It has also examined whether the tariffs of charges are in line with the requirements of the Directive.

11. Cet avis tient compte des informations communiquées par Eurotunnel dans le cadre de l'instruction relative au DRE 2022.

11. This opinion takes into account information relayed by Eurotunnel in the context of our consideration of the 2022 NS.

## 2.2 Activités ferroviaires du LFT / CFL rail activity

12. Le 29 juillet 1987, Eurotunnel a signé le RUC avec les opérateurs de transport ferroviaire nationaux de la France et du Royaume-Uni, SNCF et The British Railways Board<sup>5</sup> (dénommés ensemble dans le RUC, et ci-après, les « Réseaux »).

12. On July 29, 1987, Eurotunnel signed the RUC with the national rail transport operators of France and the United Kingdom, SNCF and The British Railways Board<sup>6</sup> (together referred to in the RUC, hereinafter the "Railways").

13. Le RUC définit, pour la durée de la concession, les principes et conditions selon lesquels Eurotunnel permet l'exploitation de services commerciaux réguliers de trains de voyageurs et de marchandises par les Réseaux dans le LFT, ainsi que les règles tarifaires applicables à son utilisation. L'article 6.2 du RUC stipule notamment que « *les Réseaux auront droit à tout moment pendant la durée de la présente Convention à cinquante pour cent (50 %) de la capacité du Lien Fixe, pour chaque Heure et dans chaque sens (...)* ».

13. The RUC defines, for the duration of the concession, the principles and conditions under which Eurotunnel allows the operation of scheduled commercial passenger and freight train services by the Railways through the CFL, as well as the tariff rules applicable to its use. Article 6.2 of the RUC stipulates in particular that "*the Railways shall at all times during the term of this Agreement be entitled to fifty per cent. (50%) of the capacity, per Hour in each direction (...)*".

<sup>5</sup> Depuis 2001, The British Railways Board est placé sous le contrôle du Department for Transport (ou « DfT ») britannique.

<sup>6</sup> Since 2001, the British Railways Board has been under the control of the British Department for Transport (or DfT).

14. Ainsi, il convient de distinguer, d'une part, les activités de transport par navettes, considérées comme une composante du LFT au titre de l'article 2.2 de la concession et exploitées exclusivement par Eurotunnel, et, d'autre part, les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

15. Les données relatives aux activités et aux entreprises ferroviaires utilisant le LFT sont présentées dans l'annexe 1 du présent avis. L'ART et l'ORR soulignent que :

- Aucune nouvelle entreprise ferroviaire n'a manifesté, depuis l'adoption de l'avis conjoint des régulateurs sur le DRE 2021, sa volonté d'utiliser le LFT. S'agissant du transport de marchandises, DB Cargo UK, GB Railfreight, ainsi que des candidats<sup>7</sup> dont la traction est assurée par l'une de ces deux entreprises ferroviaires, restent les seuls utilisateurs du LFT. S'agissant du transport de voyageurs, Eurostar demeure la seule entreprise ferroviaire à proposer des services ;
- Entre 2011 et 2019, toutes les activités de navettes et ferroviaires étaient en progression. Plus précisément, entre 2011 et 2019, le nombre de véhicules et de camions transportés par les navettes a augmenté de 18,6 %, le nombre de voyageurs a augmenté de 1,4 millions, dépassant 11 millions de voyageurs en 2019, et le volume de marchandises transporté a presque atteint 1,4 million de tonnes ;
- En 2020, les restrictions de voyage imposées en réponse à la crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 ont fortement ralenti le trafic du LFT :

14. Thus, a distinction must be made between, on the one hand, shuttle transport activities, considered as a component of the CFL under article 2.2 of the concession and operated exclusively by Eurotunnel, and, on the other hand, rail passenger and freight transport activities.

15. Data on the activities and railway undertakings using the CFL are presented in Annex 1 of this opinion. ART and ORR note that:

- No new railway undertakings have indicated, since the adoption of the opinion on the 2021 NS, an intent to use the CFL. As far as freight transport is concerned, DB Cargo UK, GB Railfreight as well as applicants<sup>8</sup> whose traction is provided by one of these two railway undertakings remain the only users of the CFL. For passenger transport, Eurostar remains the only railway company to offer services;
- Between 2011 and 2019, all shuttle and rail activities were on the rise. Specifically, between 2011 and 2019, the number of vehicles and trucks transported by shuttles increased by 18.6%, the number of passengers increased by 1.4 million, exceeding 11 million passengers in 2019, and the volume of goods transported almost reached 1.4 million tons;
- In 2020, travel restrictions introduced in response to the economic and health crisis linked to the Covid-19 pandemic have significantly reduced CFL traffic:

<sup>7</sup> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, SNCF/Captrain/Forwardis et Europorte France.

<sup>8</sup> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, SNCF/Captrain/Forwardis and Europorte France.

- S'agissant de l'activité des navettes, le trafic de véhicules de tourisme traversant le LFT s'est réduit de 47 %, tandis que le trafic de camions s'est réduit de seulement 9 %. Malgré les confinements successifs, qui ont fortement ralenti l'économie européenne, le trafic de marchandises est resté relativement stable avec 1,5 million de camions, contre 1,6 million en 2019. Eurotunnel explique ceci par l'imminence du Brexit, qui aurait incité les entreprises britanniques à importer et à stocker des marchandises avant cette échéance.
- S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, ces derniers ont également été fortement impactés par la crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de covid-19. En s'appuyant sur les chiffres publiés par Eurotunnel, le nombre de trains de marchandises a diminué de 19 % pour l'année 2020, tandis que le nombre de trains de voyageurs a été réduit entre trois et six aller-retours par jour, contre 25 aller-retours (au maximum) avant la crise sanitaire.
- As regards shuttle activity, passenger vehicle traffic through the CFL decreased by 47%, while HGV traffic decreased by only 9%. Despite the successive restrictions that have severely slowed the European economy, freight traffic remained relatively stable with 1.5 million HGVs, compared with 1.6 million in 2019. Eurotunnel have attributed this to the impending Brexit, encouraging British companies to import and store goods before this deadline.
- Passenger and freight rail transport was also strongly impacted by the economic and health crisis linked to the Covid-19 pandemic. Based on figures published by Eurotunnel, the number of freight trains decreased by 19% for the year 2020, while the number of passenger trains has been reduced to between three and six return trips per day, compared to 25 return trips (maximum) before the health crisis.

### 2.3 Les nouveautés du DRE 2022 / New information in the 2022 NS

16. Le 21 décembre 2020, Eurotunnel a publié le DRE 2022. Toutefois, Eurotunnel a annoncé qu'il procéderait à une mise à jour du DRE 2022, début février 2021, afin « *d'actualiser des références réglementaires* » à la suite de la publication (i) du règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe trans-Manche et (ii) du décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche, tous deux en lien avec la transposition du pilier technique du 4ème paquet ferroviaire et le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne. La version du DRE 2022 que l'ART et l'ORR ont examinée dans le cadre du présent avis est celle publiée par Eurotunnel le 21 décembre 2020. L'ART et l'ORR seront

16. On 21 December 2020, Eurotunnel published its 2022 NS. However, Eurotunnel announced that it will update its 2022 NS at the beginning of February 2021, in order to "update regulatory references" following the publication of: (i) Regulation (EU) 2020/2222 of the European Parliament and of the Council of December 23, 2020 on certain aspects of railway safety and connectivity with regard to the cross-border infrastructure linking the Union and the United Kingdom through the Channel Fixed Link ;and (ii) Decree No. 2020-1821 of December 29, 2020 on rail safety and interoperability of the French part of the cross-Channel fixed link, both in connection with the transposition of the technical pillar of the 4th railway package and the withdrawal of the United Kingdom from the European Union. The version of the 2022 NS that ART and ORR have examined in the context of this notice is the one published by Eurotunnel on 21 December 2020. However, ART and ORR will ensure that the update

toutefois attentifs à ce que la mise à jour annoncée par Eurotunnel pour début février 2021 soit conforme aux textes précités.

17. Au-delà des points mentionnés ci-dessus, le DRE 2022 diffère du DRE 2021, notamment sur les points suivants :

- Le chapitre 6 fait référence à l'« accord RUC OMRC 2020 sur la répartition des coûts d'exploitation de l'article 10 et de l'annexe V de la convention d'utilisation du 29 juillet 1987 » (ci-après l'« accord RUC OMRC 2020 »), conclu entre Eurotunnel et les Réseaux le 21 octobre 2020. À l'instar des précédents accords RUC OMRC conclus entre Eurotunnel et les Réseaux le 24 juillet 2006 et le 2 avril 2015, l'accord RUC OMRC 2020 définit les contributions aux coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement (en anglais « *Operation, Maintenance and Renewal* » ou « OMR ») dues annuellement par les Réseaux à Eurotunnel, en application de l'article 10 et de l'annexe V du RUC, pour les périodes comptables 2020 à 2024. Le point 6.1.3 du DRE stipule à cet effet que « *le Directeur du Réseau Ferroviaire (...) 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* ». Les contributions aux coûts OMR prévues dans l'accord RUC OMRC 2020 sont ainsi converties dans une partie du droit de réservation par train de voyageurs prévu dans le DRE. Ce mécanisme de conversion figure à l'annexe 2 de l'accord RUC OMRC 2020. La conclusion de l'accord RUC OMRC a donc une incidence directe sur le niveau de la tarification du DRE pour les trains de voyageurs. En conséquence, l'annexe 4 relative au « *barème de prix 2022 pour les trains de voyageurs* » a été mise à jour après la conclusion de l'accord RUC OMRC 2020.
- Le chapitre 4 relatif à la répartition des capacités a été modifié dans le sens demandé par les régulateurs afin (i) d'indiquer qu'à

announced by Eurotunnel for early February 2021 is in line with the above-mentioned references.

17. In addition to the points mentioned above, the 2022 NS differs from 2021 NS in the following main ways:

- Chapter 6 refers to the “*RUC OMRC 2020 agreement on the allocation of the operating costs of Article 10 and Annex V of the user agreement of 29 July 1987*” (hereinafter the “RUC OMRC 2020 agreement”), concluded between Eurotunnel and the Railways on 21 October 2020. As with the previous RUC OMRC agreements between Eurotunnel and the Railways dated 24 July 2006 and 2 April 2015, the 2020 RUC OMRC agreement sets out the contributions to the OMR (“*Operation, Maintenance and Renewal*”) costs payable annually by the Railways to Eurotunnel, pursuant to Article 10 and Annex V of the RUC, for the accounting periods 2020 to 2024. The paragraph 6.1.3 of the NS stipulates that “*the Railway Network Director (...) ensures that the application of the charging scales for passenger services (Annexe 4) results in charges compliant with the Usage Contract charging framework, and equivalent for different Railway Undertakings operating comparable passenger services*”. The contributions to the OMR costs provided for in the RUC OMRC 2020 agreement are thus converted into part of the reservation fee per passenger train provided for in the NS. This conversion mechanism is set out in Annex 2 of the 2020 RUC OMRC agreement. Therefore, the conclusion of the RUC OMRC agreement has a direct impact on the level of charges in the NS for passenger trains. As a consequence, annex 4 related to “*charging scales 2022 for passenger trains*” was updated after the conclusion of the 2020 RUC OMRC agreement.
- Chapter 4 related to capacity allocation has been amended to reflect the opinion of the regulators in order to: (i) indicate that, at the request of applicants, Eurotunnel may carry out technical feasibility studies for non-catalogue non-standard train paths; (ii)

la demande des candidats, Eurotunnel peut réaliser des études techniques de faisabilité de sillons non-standard hors catalogue, (ii) de mieux expliciter le lien entre le processus de coordination de demandes de sillons concurrentes et la déclaration de saturation qui peut s'en suivre et (iii) de prévoir la possibilité de construire les catalogues avec les entreprises ferroviaires, afin que ces dernières intègrent les évolutions techniques des matériels roulants et les variations de vitesses des trains, ainsi que les développements prévisibles des marchés.

make more explicit the link between the process of coordinating competing requests for train paths and the resulting declaration of congestion; and (iii) provide for the possibility of building the catalogues with the railway undertakings so that the latter can incorporate technical developments in rolling stock and variations in train speeds as well as foreseeable market developments.

### 3. ANALYSE / ANALYSIS

18. Le présent avis est structuré autour des sujets d'attention suivants :

- La procédure de consultation et de publication du DRE 2022 (partie 3.1) ;
- Les redevances applicables (partie 3.2) :
  - la structure des redevances et leur articulation avec le RUC (partie 3.2.1) ;
  - le système d'aide ETICA visant à encourager le développement de nouveaux services ferroviaires (partie 3.2.2) ;
- L'absence de discrimination concernant l'accès au réseau (partie 3.3) :
  - le processus d'attribution de capacité, incluant la construction du catalogue de sillons (partie 3.3.1) ;
  - les conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants (partie 3.3.2) ;

18. This opinion is structured around the following topics:

- The procedure for consultation and publication of the 2022 NS (part 3.1);
- Applicable charges (part 3.2);
  - charging framework and its relationship with the RUC (part 3.2.1); and
  - ETICA incentive scheme to encourage the development of new rail services (part 3.2.2);
- The absence of discrimination concerning the access to the network (part 3.3);
  - the capacity allocation process, including the construction of the train path catalogue (part 3.3.1); and
  - the contractual conditions proposed to new entrants (part 3.3.2);

### 3.1 La procédure de consultation et de publication du DRE 2022 / Publication and consultation procedure of the 2022 NS

19. L'ART et l'ORR relèvent que la consultation des parties prenantes ainsi que la publication du DRE 2022 n'ont pas été réalisées dans les délais impartis par le cadre réglementaire.

19. ART and ORR note that the stakeholder consultation and the publication of 2022 NS were not carried out within the timeframe set by the regulatory framework.

20. En effet, en vertu de l'article 27 de la directive, le DRE doit être publié au plus tard 4 mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure. Or, le DRE 2022, tout comme le DRE 2021, prévoit que « *[l]e candidat présente son dossier de demande de sillons avant le 8<sup>ème</sup> mois précédant la date de début de l'horaire de service* »<sup>9</sup>. Il en ressort qu'aux termes mêmes du DRE, celui-ci doit être publié 12 mois avant le début de l'horaire de service concerné (en l'espèce avant le 12 décembre 2020). Par ailleurs, la réglementation française prévoit que le DRE doit être publié au plus tard un an avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de service<sup>10</sup>.

20. Indeed, according to Article 27 of the Directive, the NS must be published at latest 4 months before the deadline for the submission of applications for infrastructure capacity. However, the 2022 NS, like the 2021 NS, provides that "*[t]he applicant shall submit his application for train paths before the 8th month before the starting date of the operating timetable.*"<sup>11</sup>. Thus, under the terms of the NS, it must be published 12 months before the start of the working timetable (in this case before December 12, 2020). Furthermore, French regulations stipulate that the NS must be published one year before the new working timetable comes into force<sup>12</sup>.

21. De plus, l'article 27 de la directive prévoit également que « *le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau* ». La réglementation française précise à cet égard que le gestionnaire d'infrastructure est tenu de soumettre un projet de document de référence du réseau à l'avis du ministre chargé des transports, des candidats et des associations nationales représentatives des usagers des transports. Leurs avis « *sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans les deux mois qui suivent la transmission du projet* »<sup>13</sup>.

21. In addition, Article 27 of the Directive also provides that "*the infrastructure manager shall, after consultation with the interested parties, develop up and publish a network statement*". French regulations specify in this respect that the infrastructure manager is required to submit a draft NS to the Minister of Transport, applicants and national associations representing transport users for their opinion. Their opinions "*are deemed to be favourable if they have not been given within two months following the submission of the draft*"<sup>14</sup>.

<sup>9</sup> DRE 2022, paragraphe 4.2.1. ; DRE 2021, paragraphe 4.2.1.

<sup>10</sup> Article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

<sup>11</sup> 2022 NS, paragraph 4.2.1; 2021 NS, paragraph 4.2.1.

<sup>12</sup> Article 17 of the decree n° 2003-194 of March 7, 2003 relating to the use of the railway network.

<sup>13</sup> Article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire.

<sup>14</sup> Article 17 of the decree n° 2003-194 of March 7, 2003 relating to the use of the railway network.

22. En l'espèce, l'Horaire de service 2022 débutera le 12 décembre 2021. Or, Eurotunnel a publié le DRE 2022 le 21 décembre 2020, soit quelques jours après l'expiration de la date butoir prévue par les textes applicables.

22. In this case, the 2022 working timetable will begin on December 12, 2021. However, Eurotunnel published the 2022 working timetable on December 21, 2020, a few days after the expiry of the deadline provided for by the applicable law.

23. Par ailleurs, les parties prenantes n'ont été consultées que le 8 décembre 2020 et n'ont donc disposé que de 12 jours pour formuler leurs observations avant la publication du DRE 2022.

23. Moreover, the stakeholders were only consulted on 8 December 2020 and therefore had only 12 days to formulate their comments before the publication of the 2022 NS.

24. L'ART et l'ORR relèvent toutefois que le DRE 2022 a été publié dans un contexte particulier, marqué par la crise sanitaire et économique liée à l'épidémie de covid-19, par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et par la renégociation de l'accord RUC OMRC. Les deux autorités de régulation attirent néanmoins l'attention d'Eurotunnel sur l'importance du respect des délais impartis pour la consultation des parties prenantes et la publication annuelle du DRE pour les années à venir.

24. ART and ORR recognise however that the 2022 NS was published in a particular context marked jointly by the health and economic crisis linked to the Covid-19 pandemic, by the United Kingdom's exit from the Union European Union and by the renegotiation of the RUC OMRC agreement. Nevertheless, the regulators draw Eurotunnel's attention to the importance of respecting the deadlines set for the consultation of stakeholders and the annual publication of the NS for future years.

### **3.2 Les redevances applicables / Applicable charges**

#### **3.2.1 La structure des redevances et leur articulation avec le RUC / Charging framework and its relationship with the RUC**

**La structure des redevances**

**Charging framework**

25. Le DRE prévoit deux types de redevances pour les services de transport dans le LFT, dont le barème est distinct selon s'il s'agit de transport de voyageurs ou de transport de marchandises : un droit de réservation par train et un droit de circulation.

26. Le droit de réservation par train est acquitté par toute entreprise ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un sillon ou de plusieurs sillons du LFT. Il varie en fonction de l'offre choisie par l'entreprise<sup>15</sup> et de la période durant laquelle le train circule (heures de pointe, heures creuses, période intermédiaire et période de maintenance).

27. Le droit de circulation est acquitté par toute entreprise ferroviaire pour la circulation effective de ses trains. S'agissant du transport de voyageurs, le montant du droit de circulation dépend du nombre de passagers transportés, alors que, pour le transport de marchandises, il dépend de l'heure de circulation prévue et effective.

### **L'articulation entre le RUC et le DRE**

28. Les dispositions relatives à la tarification du DRE sont conçues, d'après Eurotunnel, de manière à refléter le cadre tarifaire du RUC<sup>17</sup>. Le RUC prévoit un principe de rémunération du gestionnaire d'infrastructure destiné à notamment permettre le recouvrement des investissements initiaux et des coûts OMR. Ainsi, le DRE établit les mécanismes de conversion des montants de charges unitaires vers les montants totaux de contribution du RUC.

25. The NS provides for two types of charges for transportation services in the CFL, with separate rates for passenger and freight services: a train reservation fee and a fee per passenger.

26. The reservation fee per train is paid by any railway undertaking which has obtained the reservation of one or more train paths under the CFL. It varies according to the offer chosen by the company<sup>16</sup> and the period during which the train is running (peak, off-peak, intermediate and maintenance periods).

27. The access charge is paid by any railway undertaking for the actual running of its trains. In the case of passenger transport, the level of the charge depends on the number of passengers carried, whereas for freight transport it depends on the scheduled and actual time the service operates.

### **The relationship between the RUC and the NS**

28. The charging provisions of the NS have been designed, according to Eurotunnel, to reflect the RUC charging framework<sup>18</sup>. The RUC is based on the charging principle of the infrastructure manager recovering the initial investment and OMR costs. So, the NS sets out the mechanisms for determining the amounts chargeable for each train operator, in order to recover the total amount allowed under the provisions of the RUC.

---

<sup>15</sup> Par exemple, pour le transport de voyageurs, Eurotunnel a défini quatre offres dans son document de référence : train hebdomadaire réservé, train individuel réservé, train individuel *ad-hoc* et rapatriement de rames voyageurs à vide.

<sup>16</sup> For example, for passenger transport, Eurotunnel has defined four offers in its network statement: weekly reserved train, individual reserved train, ad-hoc individual train and repatriation of empty passenger trains.

<sup>17</sup> DRE 2022, paragraphe 6.1.3.

<sup>18</sup> 2022 NS, paragraph 6.1.3.



29. Pour le transport de voyageurs, le droit de réservation par train prévu par le DRE vise à couvrir les charges d'utilisation fixes annuelles prévues par le RUC et attribuables au transport de voyageurs, ainsi que 75 % des coûts OMR pour une année donnée<sup>19</sup>. Ces coûts sont ensuite répartis en fonction du volume de trains par offre et par période de circulation. Afin de tenir compte d'éventuels écarts entre l'inflation prévue et réelle, ainsi que de variations de performance, des coûts d'énergie, d'assurance et de renouvellement et du volume total de trains, Eurotunnel applique une méthode de régularisation à la fin de chaque année.

30. Le droit de circulation prévu par le DRE correspond au péage par passager des charges d'utilisation variables prévues par le RUC. En outre, sur la base de l'annexe 6 du RUC, le DRE prévoit une réduction du droit de circulation lorsque le volume total annuel de passagers transportés atteint 16 millions (ce qui à date ne s'est jamais produit).

#### **Eurotunnel devrait mieux expliquer l'articulation entre le DRE et le RUC**

31. L'ART et l'ORR ont observé, dans leur avis conjoint sur le DRE 2021, que « *afin de permettre aux nouveaux entrants de comprendre le régime tarifaire qui leur serait appliqué à court et moyen terme et de démontrer le caractère non-discriminatoire des dispositions tarifaires du document de référence, (...) Eurotunnel devrait démontrer dans ce document la justification de la structure retenue pour les redevances prévues et les raisons expliquant la différence d'approche avec le RUC* ».

29. For passenger transport, the train reservation fee in the NS is intended to cover the annual Fixed User Charges attributable to passenger trains and 75% of the OMR costs for a given year<sup>20</sup>. These costs are then allocated according to the volume of trains per offer and per running period. In order to take account of any differences between forecast and actual inflation, as well as variations in costs and total train volumes, Eurotunnel applies an adjustment at the end of each year.

30. The access fee per passenger in the NS corresponds to the toll per passenger of the variable user charges provided for by the RUC. In addition, based on Annex 6 of the RUC, the NS provides for a reduction of the annual traffic charge when the total volume of passengers carried reaches 16 million (which to date has never happened).

#### **Eurotunnel should better detail the relationship between the NS and the RUC**

31. ART and ORR in their joint opinion on the 2021 NS said that: "*in order to enable new entrants to understand the tariff regime that would be applied to them in the short and medium term and to demonstrate the non-discriminatory nature of the tariff provisions in the Reference Document, [...] Eurotunnel should demonstrate in this document the justification of the structure chosen for the planned charges and the reasons for the difference in approach with the RUC*".

---

<sup>19</sup> Pour les trains de marchandises, à la suite d'un accord entre les gouvernements et les opérateurs de fret ferroviaire en 2007, une grille tarifaire unique RUC open access a été établie pour le transport ferroviaire de marchandises.

<sup>20</sup> For rail freight trains, following an agreement between Government and rail freight operators in 2007, a single RUC open access was established for all rail freight traffics.

32. L'ART et l'ORR accueillent favorablement l'inclusion de l'annexe 7.2 (articulation RUC/DRE) dans la Déclaration statistique d'Open Access<sup>21</sup>, qui fournit une illustration du mécanisme de conversion des montants totaux annuels de contribution RUC vers les montants de charges unitaires prévus dans le DRE. Cela augmente la transparence de l'articulation entre le DRE et le RUC. Cependant, l'ART et l'ORR considèrent que le niveau de transparence pourrait être amélioré. Par exemple, les droits de réservation appliqués par Eurotunnel varient en fonction de la période de circulation et du caractère régulier ou non des trains. Leur articulation avec le cadre du RUC, qui ne prévoit pas de telles modulations, n'est donc pas évidente.

33. Les régulateurs considèrent que, pour qu'une telle équivalence soit véritablement soumise à une évaluation documentée des régulateurs, il serait indispensable que des travaux soient menés avec Eurotunnel pour mieux apprécier les coûts du gestionnaire de l'infrastructure, en particulier les coûts de long terme. L'ART et l'ORR insistent sur le fait que cela pourrait augmenter le niveau de transparence permettant aux potentielles nouvelles entreprises ferroviaires de mieux comprendre la tarification à court terme et d'anticiper son évolution prévue à long terme. Les régulateurs soulignent ainsi l'importance des travaux à mener avec Eurotunnel sur ce point.

34. En outre, s'agissant de la méthode d'ajustement rétroactif du droit de réservation sur la base des éventuelles variations entre les prévisions (quant au volume de train, aux performances et aux coûts) et l'utilisation effective du LFT, l'ART et l'ORR regrettent que la méthode de calcul n'ait pas été précisée. Par ailleurs, ils soulignent que le processus de validation des montants prévisionnels devrait également être clarifié.

32. ART and ORR welcome the inclusion of Annex 7.2 (RUC/NS Articulation) in Eurotunnel's Open Access Statistical Declaration<sup>22</sup>, which provides an illustration of the mechanism for converting the total amounts allowed to be recovered by the RUC with the charges in the NS. This does provide an improvement to the transparency of the relationship between the NS and RUC. But ART and ORR consider that further transparency could be provided. For example, the train reservation fees charged by Eurotunnel vary, e.g. depending on the time of travel and whether the trains are regular or not. The consistency of this charging structure with the RUC charging framework, which does not provide for such variations, is not clear.

33. The regulators consider that in order for such equivalence to be subject to a documented assessment by the regulators, it is essential that work be carried out with Eurotunnel, to better understand the infrastructure manager's costs and in particular the long-term costs. ART and ORR stress that this will provide improved transparency, which will allow potential new railway undertakings to better understand short-term charges as well as their expected long-term evolution. The regulators thus emphasise the importance of the work to be carried out with Eurotunnel on this point

34. In addition, with respect to the method of retrospective adjustment of the reservation fee on the basis of possible variations between the forecasts (in terms of train volume, performance and costs) and the actual use of the CFL, ART and ORR regret that the method of calculation has not been specified. Furthermore, they point out that the process for validating the forecast amounts should also be clarified.

<sup>21</sup> [https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/DRR\\_NS\\_Annexe7\\_FR\\_Open-Access-Statistical-Declaration-2012-avec-illustration-2020.pdf](https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/DRR_NS_Annexe7_FR_Open-Access-Statistical-Declaration-2012-avec-illustration-2020.pdf)

<sup>22</sup> [https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/DRR\\_NS\\_Annexe7\\_EN\\_Open-Access-Statistical-Declaration-2012-with-illustration-2020.pdf](https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/DRR_NS_Annexe7_EN_Open-Access-Statistical-Declaration-2012-with-illustration-2020.pdf)

### 3.2.2 Le système d'aide au démarrage ETICA / The ETICA incentive scheme

35. Le paragraphe 3 de l'article 33 de la directive prévoit la possibilité de mettre en œuvre un dispositif de réduction des redevances, s'adressant à tous les utilisateurs du LFT, afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires.

36. Le DRE 2022 prévoit deux dispositifs d'aide au démarrage :

- un dispositif ETICA-Fret, instauré en 2013, pour soutenir la création de nouveaux services de transport ferroviaire de marchandises ;
- un dispositif ETICA-Pax, instauré en 2018, pour soutenir la création de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs.

37. L'ART et l'ORR ont accueilli favorablement l'introduction de ces dispositifs d'aide, tout en demandant que certaines précisions soient apportées, notamment sur les critères de définition d'un nouveau service et sur la détermination du montant de l'aide.

38. Afin d'en faciliter la bonne compréhension, l'ART et l'ORR avaient proposé, dans leur avis conjoint sur le DRE 2021, d'inclure dans le DRE deux exemples d'application du système ETICA-Pax ayant fait l'objet d'une validation de la part d'Eurotunnel, ainsi qu'une formule de calcul de l'aide, afin de présenter de façon plus précise les réductions de redevances auxquelles l'initiative ETICA donne droit.

39. Eurotunnel a publié ces exemples d'application du dispositif ETICA-Pax dans l'annexe 8 du DRE 2022 concernant les conditions

35. Paragraph 3 of Article 33 of the Directive provides for the implementation of a support scheme for all users of the CFL in order to encourage the development of new rail services.

36. The 2022 NS provides for two schemes:

- an ETICA-Freight scheme, introduced in 2013, to support the creation of new rail freight transport services;
- an ETICA-Pax scheme, introduced in 2018, to support the creation of new passenger rail services.

37. ART and ORR welcomed the introduction of these support schemes, but requested some clarification, particularly on the criteria for defining a new service and on the determination of the amount of support.

38. In order to facilitate better understanding, ART and ORR had proposed in their opinion on the 2021 NS, that Eurotunnel should include in the NS, two examples of the application of the ETICA-Pax scheme, which had been validated by Eurotunnel, as well as a formula for calculating the discount. This would present more clearly the reductions in charges from the ETICA scheme.

39. Eurotunnel has published these examples of the application of the ETICA-Pax framework in annex 8 of the 2022 NS regarding the "ETICA-

générales du système ETICA<sup>23</sup>. Les régulateurs accueillent favorablement cette initiative, qui est de nature à améliorer la description du dispositif ETICA afin d'en faciliter la compréhension et l'estimation prévisionnelle de ses effets par les entreprises ferroviaires.

PAX general condition".<sup>24</sup> The regulators welcome this change which will improve understanding of the ETICA scheme and the forecast estimate of its effects on railway undertakings.

### 3.3 L'absence de discrimination concernant l'accès au réseau / The absence of discrimination concerning the access to the network

#### 3.3.1 Le processus d'attribution de capacité / The capacity allocation process

40. Le processus d'attribution de capacité sur le LFT peut se décomposer en deux grandes étapes : d'abord, la préparation d'un catalogue de sillons, puis la construction de l'horaire de service, pour laquelle les entreprises ferroviaires ou candidats s'appuient prioritairement sur les sillons proposés dans le catalogue. Conformément aux articles 46 et 47 de la directive, si des conflits entre les demandes sont constatés, Eurotunnel doit mettre en œuvre un processus de coordination, afin de tenter de résoudre ces conflits. Si, après cette phase et la consultation des candidats, il n'est pas possible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, Eurotunnel doit immédiatement déclarer saturée la section de l'infrastructure concernée.

40. The process of allocating capacity on the CFL can be broken down into two main stages: firstly, the preparation of a catalogue of train paths, and secondly, the construction of the service timetable, for which the railway undertakings or applicants rely primarily on the train paths proposed in the catalogue. In accordance with Articles 46 and 47 of the Directive, if conflicts between applications are found, Eurotunnel must implement a coordination process to try to resolve these conflicts. If, after this phase and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, Eurotunnel must immediately declare the section of infrastructure concerned to be congested.

41. L'ART et l'ORR constatent qu'Eurotunnel a pris en compte, pour la rédaction du DRE 2022, une partie des recommandations formulées dans l'avis conjoint des régulateurs sur le DRE 2021, notamment en ce qui concerne le processus d'attribution de capacité sur le LFT. Eurotunnel a ainsi mieux explicité les modalités de construction du catalogue de sillons, apporté une définition de la saturation, et précisé les possibilités de commandes de sillons hors catalogue. Toutefois, les régulateurs relèvent que des axes d'amélioration existent toujours concernant (i) les choix

41. ART and ORR note that Eurotunnel has taken into account, for the drafting of the 2022 NS, part of the recommendations made in the opinion of the regulators on the 2021 NS, in particular with regard to the capacity allocation process on the CFL. Eurotunnel has thus better explained the construction methods of the path catalogue, provided a definition of congestion and has explained the opportunities to seek paths outside the catalogue. However, the regulators note that areas for improvement still exist concerning (i) the choices made by Eurotunnel to build the train path

<sup>23</sup> [https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/ETICA-Pax\\_2018\\_FR\\_Final1-avec-exemples-2020.pdf](https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/ETICA-Pax_2018_FR_Final1-avec-exemples-2020.pdf)

<sup>24</sup> [https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/ETICA-Pax\\_2018\\_EN\\_Final1-avec-exemples-2020.pdf](https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2021/02/ETICA-Pax_2018_EN_Final1-avec-exemples-2020.pdf)

réalisés par Eurotunnel pour construire le catalogue de sillons, (ii) le processus de coordination et de saturation et (iii) les conséquences d'une modification ou d'une suppression de sillon. Ces trois points, pour lesquels l'ART et l'ORR recommandent à Eurotunnel une plus grande clarté dans le DRE, sont détaillés ci-après.

### **Sur le catalogue de sillons et la commande de sillons hors catalogue**

42. Le catalogue de sillons proposé par Eurotunnel aux candidats est décomposé en deux documents distincts : (i) l'un pour les sillons des trains de passagers comprenant 4 sillons par heure en dehors des périodes de maintenance et des périodes creuses (tableau 2 du DRE 2022) et (ii) l'autre pour les sillons des trains de fret qui varie entre 2 et 4 sillons par heure en dehors des les périodes de maintenance (tableau 1 du DRE 2022).

43. En général, ces catalogues ne présentent pas de modification substantielle d'une année à l'autre. Eurotunnel a toutefois précisé au paragraphe 4.7 du DRE 2022 que des échanges réguliers sont prévus entre les entreprises ferroviaires et Eurotunnel « *afin d'assurer la disponibilité et l'utilisation optimale des capacités du Lien Fixe transmanche, et de pouvoir anticiper des évolutions des catalogues de sillons fret et voyageurs proposés par Eurotunnel en fonction des évolutions de la demande à long terme* ». Les régulateurs prennent note de cette précision et soulignent que le déroulé du processus de consultation appellerait davantage de détails.

44. Durant l'instruction de l'avis conjoint sur le DRE 2021, Eurotunnel avait indiqué à l'ART et l'ORR qu'il était possible d'effectuer des demandes de capacité « *hors catalogue* » pour répondre à des besoins particuliers.

catalogue; (ii) the coordination and congestion processes; and (iii) the consequences of modifying or deleting a train path. These three points, on which ART and ORR recommend greater clarity to Eurotunnel in the NS, are detailed below.

### **The path catalogue and requests for non-catalogue train paths**

42. The catalogue of train paths offered by Eurotunnel to applicants is broken down into two separate documents: (i) one for passenger train paths comprising 4 train paths per hour outside maintenance and off-peak periods (Table 2 of the 2022 NS); and (ii) the other for freight train paths which vary between 2 and 4 train paths per hour outside maintenance periods (Table 1 of the 2022 NS).

43. In general, these catalogues do not show any substantial change from year to year. Eurotunnel however specified in paragraph 4.7 of the 2022 NS that regular exchanges are planned between the railway undertakings and Eurotunnel "*ensure availability and optimum use of capacity of the Channel Fixed Link, and to allow anticipated evolutions of freight and passenger path catalogues offered by Eurotunnel in response to long term evolutions in demand*". The regulators note this clarification and consider that the conduct of the consultation process could usefully be made more detailed.

44. During the examination of the 2021 NS, Eurotunnel had indicated to ART and ORR that it was possible to make "*non-catalogue*" capacity requests to meet specific needs.

45. Dans leur avis conjoint sur le DRE 2021, l'ART et l'ORR avaient recommandé à Eurotunnel de formaliser le processus de demandes des sillons « *hors catalogue* ».

46. Eurotunnel a suivi ces indications, en précisant au paragraphe 4.2.2 du DRE 2022 qu'« [à] 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 ». Il est donc possible, à la demande d'un candidat et sous réserve d'études de faisabilité, d'effectuer des commandes de capacité « *hors catalogue* » pour répondre à des besoins particuliers.

47. L'ART et l'ORR considèrent que ces précisions concernant les commandes des capacités en dehors des catalogues proposés et de la phase de consultation organisée par Eurotunnel répondent aux recommandations formulées dans leur avis conjoint sur le DRE 2021.

### **Sur la gestion de la saturation**

48. L'article 47 de la directive précitée prévoit que « *Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concerné « infrastructure saturée »».*

49. Le LFT n'a pas connu à ce stade de situation de saturation. Néanmoins, l'ART et l'ORR avaient suggéré à Eurotunnel de mieux expliciter au sein du DRE le lien entre le processus de coordination et la déclaration de saturation qui peut s'en suivre.

45. In their opinion on the 2021 NS, ART and ORR had recommended that Eurotunnel detail the process for requesting "*non-catalogue*" train paths.

46. Eurotunnel has responded to our opinion by specifying in paragraph 4.2.2 of the 2022 NS that "[o]n request by applicants, Eurotunnel can carry out technical feasibility studies for non-standard paths outside of the catalogue (special paths at lower speeds, or with special operating requirements, etc.), subject to availability". It is therefore possible, at an applicant's request and subject to feasibility studies, to make orders for "*non-catalogue*" capacity to meet particular needs.

47. ART and ORR consider that these clarifications concerning capacity orders outside the offered catalogues and the consultation phase organised by Eurotunnel, addresses the recommendations made in their opinion on the 2021 NS.

### **On the congestion process**

48. Article 47 of the Directive provides that "*Where, after coordination of the requested train paths and consultation with applicants, it is not possible to satisfy requests for infrastructure capacity adequately, the infrastructure manager shall immediately declare that section of infrastructure on which this has occurred to be congested*".

49. The CFL has not experienced a situation of congestion to date. Nevertheless, ART and ORR had suggested to Eurotunnel to better clarify within the NS the link between the coordination process and the declaration of congestion that may follow.

50. Eurotunnel a suivi ces recommandations, en indiquant au paragraphe 4.3.2 du DRE 2022 qu'une infrastructure est considérée comme « saturée » lorsqu'« *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)* ».

51. Par ailleurs, au paragraphe 4.3.1 du DRE 2022, Eurotunnel a également précisé qu'en cas de conflits, les candidats concernés seront consultés, en assurant la traçabilité de ses échanges avec les candidats. Enfin, des garanties quant à la traçabilité de ces échanges ont également été incluses au paragraphe 4.3.1 du DRE 2022.

52. L'ART et l'ORR accueillent favorablement ces évolutions qui suivent les recommandations formulées dans leur avis conjoint sur le DRE 2021. Les régulateurs soulignent que le choix retenu d'une fourchette de 2h30 de part et d'autre de l'horaire demandé pour caractériser la saturation repose sur la connaissance empirique d'Eurotunnel de l'exploitation du LFT. Il est ainsi nécessaire que cette amplitude puisse évoluer, le cas échéant, en fonction du développement du marché et des retours d'expérience afférents.

53. Par ailleurs, l'ART et l'ORR considèrent que la procédure qui s'applique concernant la mise en œuvre des critères de priorité ainsi que leur définition pourrait utilement faire preuve d'une plus grande transparence.

### **Sur les modifications ou suppressions de sillons**

54. Dans un nombre limité de cas, prévus au paragraphe 4.3.4 du DRE 2022 (notamment en cas de travaux d'entretien non prévus et

50. Eurotunnel has followed these recommendations, stating in paragraph 4.3.2 of the 2022 NS that infrastructure is considered to be "congested" when "*Eurotunnel is unable to offer an acceptable solution within 2h30 either side of the timing requested (within a time period of theoretical availability on the catalogue, outside maintenance nights)*".

51. In addition, in paragraph 4.3.1 of the 2022 NS, Eurotunnel has also specified that, in the event of conflicts, the applicants concerned will be consulted, and Eurotunnel will ensure the traceability of its exchanges with the applicants. Finally, guarantees as to the transparency of these exchanges have also been included in paragraph 4.3.1 of the 2022 NS.

52. ART and ORR welcome these developments, which follow the recommendations made in their opinion on the 2021 NS. The regulators consider that the range of 2.5 hours on either side of the schedule requested, to determine whether there is congestion, is based on the expert judgement of Eurotunnel on the management of the CFL. This approach to the definition of congestion should evolve, if necessary, with the development of the market and the related operating experience.

53. Furthermore, ART and ORR consider that the procedure which applies, concerning the implementation of the priority criteria and their definition, could be more transparent.

### **Withdrawal or Modification of Paths**

54. In a limited number of cases, as set out in paragraph 4.3.4 of the 2022 NS (in particular in the case of unscheduled maintenance work which is

critiques pour la sécurité de l'infrastructure ferroviaire), Eurotunnel peut modifier ou supprimer un sillon déjà attribué. Cela est explicitement prévu au paragraphe 2 de l'article 54 de la directive permettant au gestionnaire d'infrastructure de supprimer « *sans préavis* » des sillons alloués « *en cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable* ».

55. À cet égard, l'ART et de l'ORR réitèrent les préconisations formulées dans leur avis précédant concernant la mise en place d'un système incitatif financier concernant la modification ou la suppression unilatérale de sillons.

critical to the safety of the railway infrastructure), Eurotunnel may modify or delete a train path that has already been allocated. This is explicitly provided for in paragraph 2 of Article 54 of the Directive, which allows the Infrastructure Manager to delete allocated train paths "without warning" "*in an emergency and, where absolutely necessary, on account of a breakdown making the infrastructure temporarily unusable*".

55. In this regard, ART and ORR repeat the recommendation made in their previous opinion concerning the establishment of a financial incentive when there is a modification or elimination of train paths.

### 3.3.2 Conditions contractuelles proposées aux nouveaux entrants / Contractual conditions offered to new entrants

56. Dans leur avis conjoint sur le DRE 2021, l'ART et l'ORR encourageaient Eurotunnel à « *intégrer plus d'informations dans le DRE sur les conditions contractuelles qui seront proposées aux nouveaux entrants* ». Les régulateurs avaient notamment rappelé, (i) qu'en vertu de l'Annexe IV, point 7 de la directive, le DRE devrait contenir un modèle d'accord-cadre et (ii) qu'en vertu de l'article 28 de la directive, les conditions régissant ces accords-cadres devant être conclus avec les entreprises ferroviaires pour l'utilisation du LFT devraient être transparentes.

57. Eurotunnel a expliqué qu'à ce jour, il n'a conclu d'accord-cadre avec aucune entreprise ferroviaire et qu'il n'a reçu aucune demande de négociation. Les régulateurs rappellent qu'Eurotunnel est tenu de négocier un tel accord si une demande en ce sens est formulée et qu'il doit, en tout état de cause, publier un modèle d'accord cadre dès que possible. L'ART et l'ORR resteront vigilants sur cet aspect de la législation applicable.

56. In their opinion on the 2021 NS, ART and ORR encouraged Eurotunnel to "*include more information in the Network Statement on the contractual conditions to be offered to new entrants*". The regulators had for example reminded Eurotunnel that: (i) that according to Annex IV, point 7 of the Directive, the NS should contain a model framework agreement and (ii) that according to Article 28 of the Directive, the conditions governing such framework agreements to be concluded with railway undertakings for the use of the CFL should be transparent.

57. Eurotunnel has explained that to date it has not agreed a Framework Agreement with a railway undertaking and it has not received any interest in negotiating one. Regulators recall that Eurotunnel is obliged to negotiate such an agreement if requested to do so and that it must, in any event, publish a model framework agreement as soon as possible. ART and ORR will remain vigilant on this aspect of the applicable legislation.



## ANNEXES

### Annexe 1

Les services et les entreprises ferroviaires utilisant le LFT

En 2020, les entreprises ferroviaires suivantes ont utilisé le LFT :

Tableau 1. Opérateurs ayant emprunté le LFT en 2020 [source: Eurotunnel]

Type de service	Opérateurs
Navettes (voitures et camions)	Eurotunnel
Trains de fret	<b>Dans le cadre du RUC:</b> DB Cargo pour le compte de BRB, SNCF et ses filiales  <b>Fournisseurs de services en Open Access :</b> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, Europorte France GB Railfreight
Trains de passagers	Eurostar

Source: Eurotunnel

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

*Tableau 2. Nombre annuel de véhicules transportés par le service de navettes des Concessionnaires*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Nombre de voitures transportées par les navettes</b> (taux d'évolution annuel)	2 262 811 (-)	2 424 342 (+7,1%)	2 481 167 (+2,3%)	2 572 263 (+3,7%)	2 556 585 (-0,6%)	2 610 242 (+ 2,1%)	2 595 247 (-0,6%)	2 660 414 (+2.5%)	2 601 791 (-2,2%)	1 399 051 (-46,2%)
<b>Nombre d'autocars transportés par les navettes</b> (taux d'évolution annuel)	56 095 (-)	58 966 (+5,1%)	64 507 (+9,4%)	63 059 (+2,2%)	58 387 (-7,4%)	53 623 (-8,2%)	51 229 (-4,5%)	51 300 (+0,1%)	50 268 (-2,0%)	14 382 (-71,4%)
<b>Nombre de camions transportés par les navettes</b> (taux d'évolution annuel)	1 263 327 (-)	1 464 880 (+16,0%)	1 362 849 (-7,0%)	1 440 214 (+5,7%)	1 483 741 (+3,0%)	1 641 638 (+10,6 %)	1 637 280 (-0,3%)	1 693 462 (+3,4%)	1 595 241 (-5,8%)	1 451 556 (-9,0%)

*Source : Eurotunnel*

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Nombre de trains de fret (taux d'évolution annuel)</b>	2 388 (-)	2 325 (-2,6%)	2 547 (+9,5%)	2 900 (+13,9%)	2 421 (-16,5%)	1 797 (-25,8%)	2 012 (+12,0%)	2 077 (+3,2%)	2 144 (+3,2%)	1 736 (-19,0%)
<b>Volume de marchandises transportées en tonnes (taux d'évolution annuel)</b>	1 324 673 (-)	1 227 139 (-7,4%)	1 363 834 (+11,1%)	1 648 047 (+20,8%)	1 420 826 (-13,8%)	1 041 294 (-26,7%)	1 219 364 (+17,1%)	1 301 460 (+6,7%)	1 390 303 (+6,8%)	Données non communiquées

Sources : Eurotunnel,

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Nombre de trains de passagers (en milliers, arrondi à 500 près) (évolution annuelle)</b>	18,5	18,5	18,5	19,0	19,0	18,5	17,0	17,5	17,5	Données non communiquées
<b>Nombre de passagers (taux d'évolution annuel)</b>	9 679 764 (+)	9 911 649 (+2,4%)	10 132 691 (+2,2%)	10 397 894 (+2,6%)	10 399 267 (+0,0%)	10 011 337 (-3,7%)	10 300 622 (+2,9%)	10 971 650 (+6,5%)	11 046 608 (+0,7%)	2 503 419 (-77,3%)

Sources : Eurotunnel

## Annex 1

### Services and operators using the CFL

The following operators used the CFL in 2020:

Table 1. Operators using the CFL in 2020 [source: Eurotunnel]

Type of service	Operators
Shuttles (cars and HGVs)	Eurotunnel
Freight trains	<p><b>Under the RUC:</b> DB Cargo on behalf of BRB, SNCF/Captrain/Forwardis</p> <p><b>Service suppliers under the Open Access scheme:</b> RailAdventure GmbH, Rail Operations Group, Europorte France GB Railfreight</p>
Passenger trains	Eurostar

Source: Eurotunnel

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

Table 2. Annual number of cars, buses/coaches and HGVs transported by the Concessionaires' shuttle service

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020

<b>Number of cars transported by shuttles</b> (annual percentage change)	2,262,811 (-)	2,424,342 (+7.1%)	2,481,167 (+2.3%)	2,572,263 (+3.7%)	2,556,585 (-0.6%)	2,610,242 (+2.1%)	2,595,247 (-0.6%)	2,660,414 (+2.5%)	2,601,791 (-2.2%)	1,399,051 (-46.2%)
<b>Number of buses/coaches transported by shuttles</b> (annual percentage change)	56,095 (-)	58,966 (+5.1%)	64,507 (+9.4%)	63,059 (+2.2%)	58,387 (-7.4%)	53,623 (-8.2%)	51,229 (-4.5%)	51,300 (+0.1%)	50,268 (-2.0%)	14,382 (-71.4%)
<b>Number of HGVs transported by shuttles</b> (annual percentage change)	1,263,327 (-)	1,464,880 (+16.0%)	1,362,849 (-7.0%)	1,440,214 (+5.7%)	1,483,741 (+3.0%)	1,641,638 (+10.6%)	1,637,280 (-0.3%)	1,693,462 (+3.4%)	1,595,241 (-5.8%)	1,451,556 (-9.0%)

Source: Eurotunnel

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

<b>Number of freight trains</b> (annual percentage change)	2,388 (-)	2,325 (-2.6%)	2,547 (+9.5%)	2,900 (+13.9%)	2,421 (-16.5%)	1,797 (-25.8%)	2,012 (+12.0%)	2,077 (+ 3.2%)	2,144 (+ 3.2%)	1,736 (-19.0%)
<b>Volume of goods transported in tonnes</b> (annual percentage change)	1,324,673 (-)	1,227,139 (-7.4%)	1,363,834 (+11.1%)	1,648,047 (+20.8%)	1,420,826 (-13.8%)	1,041,294 (-26.7%)	1,219,364 (+17.1%)	1,301,460 (+6.7%)	1,390,303 (+6.8%)	No data available

Sources: Eurotunnel

Table 4. Annual number of passenger trains and passengers transported

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Number of passenger trains</b> (in thousands, rounded to nearest 500)	18.5	18.5	18.5	19.0	19.0	18.5	17.0	17.5	17.5	No data available
<b>Number of passengers</b> (annual percentage change)	9,679,764 (+)	9,911,649 (+2.4%)	10,132,691 (+2.2%)	10,397,894 (+2.6%)	10,399,267 (+0.0%)	10,011,337 (-3.7%)	10,300,622 (+2.9%)	10,971,650 (+6.5%)	11,046,608 (+0.7%)	2,503,419 (-77.3%)

Sources: Eurotunnel