

Elizabeth Thornhill
General Counsel, Legal



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

By email only

14 February 2025

Dear Jean-Pierre

Eurotunnel Network Statement 2026

Further to your publication of Eurotunnel's Network Statement for the 2026 working timetable on 14 December 2024, 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 and 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-Chair of ART.

Yours sincerely

A handwritten signature in black ink that reads 'E Thornhill'.

Elizabeth Thornhill

SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS

1	SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY	2
2	Spécificités du lien fixe transmanche et cadre juridique / Specificities of the cross Channel fixed link and legal framework	4
2.1	Le lien fixe transmanche / The Channel fixed link	4
2.2	Nature et portée du contrôle exercé par les régulateurs / Nature and scope of the supervision undertaken by the regulators	4
3	Le DRE 2026 comporte un certain nombre d'améliorations dont certaines doivent être poursuivies / The 2026 NS includes a number of improvements, including some that need to be pursued further.....	7
3.1	Évolutions du DRE 2026 portant sur les aspects tarifaires / Amendments in the 2026 NS relating to charging conditions	7
3.2	Sur les évolutions du DRE 2026 portant sur les aspects non-tarifaires / On the Developments of the 2026 NS Concerning Non-Charging Aspects.....	12
4	Autres améliorations à mener / Other improvements to be carried out	15
4.1	Sur le respect du calendrier de consultation et de publication du DRE / On the compliance with the timeframe for consultation and publication of the NS.....	15
4.2	Sur la publication du régime de performance / On the publication of the performance regime	17
4.3	Sur le calendrier des accords OMRC / On the timetable for the OMRC agreements	17
4.4	Sur les coûts de long terme et la séparation comptable / On long-term costs and accounting separation	19

1 SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY

<p>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 »).</p>	<p>The purpose of this opinion, issued by the Transport Regulation Authority and the Office of Rail and Road (hereafter "ART" and "ORR" respectively or together the "regulators"), is to ensure its compliance with the requirements of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (hereinafter "the Directive") of Eurotunnel's annually published Network Statement (hereafter the "NS").</p>
<p>Les régulateurs rendent cet avis dans un contexte particulier lié au fait que plusieurs nouveaux opérateurs potentiels ont exprimé leur intention de développer de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs en utilisant le Lien Fixe. Dans ce cadre, il est important que le DRE propose des conditions d'accès claires aux parties prenantes, notamment en ce qui concerne l'allocation des capacités et la tarification.</p>	<p>The regulators are issuing this opinion in a particular context where several potential new operators have expressed their intention to develop new rail passenger transport services using the fixed link. In this context, it is important that the NS provides clarity on conditions of access to stakeholders, particularly in relation to capacity allocation and charging.</p>
<p>À la suite des travaux menés avec les régulateurs, le DRE 2026 contient plusieurs évolutions qui améliorent la clarté et la précision du document. Dans le cadre de cet avis, l'ART et l'ORR détaillent les progrès apportés ainsi que la façon dont ils devraient être poursuivis. Ils détaillent également d'autres aspects qui appelleront des travaux en vue des prochains DRE.</p>	<p>The Regulators note that the NS 2026 contains several changes following work jointly undertaken with the Regulators which improve the clarity and accuracy of the document. In this opinion, the ART and ORR detail the improvements made, and the ways in which those changes could be further developed. They also outline other areas that will require further work for future NS.</p>
<p>S'agissant des conditions tarifaires d'accès, les évolutions intervenues dans le DRE 2026 améliorent la transparence et les garanties d'un traitement non discriminatoire et devront se poursuivre. Il s'agit, en premier lieu, de l'ajout de précisions sur l'égalité de traitement entre les opérateurs. En deuxième lieu, les modalités de construction des tarifs ainsi que les signaux économiques recherchés sont mieux précisés. Enfin, des clarifications concernant l'application du système de réduction tarifaire ETICA ont été insérées par le biais d'exemples ou de</p>	<p>There are several changes in the NS 2026 concerning the access charging conditions that improve transparency and guarantees of non-discriminatory treatment, and should be continued. Firstly, the addition of details on equal treatment between operators. Secondly, the methods used to set charges and the economic signals sought are more clearly defined. Lastly, clarifications concerning the application of the ETICA charge reduction system have been included, with examples or details of the role of the regulators. ART and ORR consider that work</p>

<p>précisions concernant le rôle des régulateurs. L'ART et l'ORR estiment que les travaux doivent se poursuivre en 2025 pour améliorer le caractère didactique de la construction tarifaire et de son application.</p>	<p>should continue in 2025 to improve the clarity of the explanation of how the charges were constructed and will be used.</p>
<p>S'agissant des conditions non tarifaires d'accès au réseau, les évolutions apportées améliorent également la transparence et la prévisibilité pour les opérateurs, conformément aux précédentes recommandations des régulateurs, et devront être poursuivies. Il s'agit, en premier lieu, de précisions sur les mécanismes mis en œuvre par Eurotunnel pour anticiper les besoins de nouveaux sillons en coordination avec les autres réseaux. En deuxième lieu, les modalités d'application du mécanisme de traitement des demandes concurrentes de capacité ont été clarifiées. Enfin, des actions ont été menées par Eurotunnel concernant les possibilités de signer des accords-cadres. Au-delà de ces améliorations, les régulateurs soulignent que de nouveaux travaux sont également nécessaires, notamment en ce qui concerne les principes et critères pour départager les opérateurs en cas de demandes de sillons concurrentes.</p>	<p>Improvements to non-charging conditions for network access of the NS 2026, which also relate to several areas addressed by the regulators in their previous opinions, improve transparency and guarantees of non-discriminatory treatment and should be pursued further. Firstly, information on the mechanisms implemented by Eurotunnel to anticipate the needs for new train paths and take into account the need for coordination with other networks. Secondly, the application of the mechanism for handling competing requests for capacity has been clarified. Lastly, Eurotunnel has demonstrated progress in developing framework agreements for signature with operators. In addition to these improvements, the regulators emphasise that further work is also needed, in particular on the principles and criteria for arbitrating between operators in the event of competing requests for train paths.</p>
<p>Les régulateurs estiment par ailleurs que des travaux sont nécessaires sur plusieurs autres sujets de natures tarifaire ou non tarifaire. Il s'agit notamment de la transparence sur la qualité opérationnelle de l'accès au lien fixe pour laquelle le régime de performance n'a pas été mis à jour depuis 2019. Eurotunnel doit, par ailleurs, prévoir des périodes de consultation sur le DRE des parties prenantes de deux mois conformément à la loi française. Concernant les aspects tarifaires, l'ART et l'ORR souhaitent échanger en 2025 avec Eurotunnel et les opérateurs de transport ferroviaire actuels ou potentiels sur le calendrier des prochains accords OMRC 2030-2034 qui correspondront à une période au cours de laquelle la concurrence dans le transport de voyageurs pourrait se développer. Enfin, les régulateurs considèrent que la poursuite des travaux sur les coûts de long terme qui ont été menés en particulier à partir de 2022, implique la possibilité de travailler à partir du modèle de coûts d'Eurotunnel. Ils estiment également nécessaire d'aller plus loin dans l'explication de la séparation des</p>	<p>The regulators also consider that work is needed on several other charging and non-charging issues. These include transparency on the operational quality of access to the fixed link, for which the performance regime has not been updated since 2019. Eurotunnel must also plan for two-month consultation periods with stakeholders on the NS, in accordance with French law. With regards to charging aspects, ART and ORR wish in 2025 to discuss with Eurotunnel and current or potential rail operators the timeframe for the next OMRC agreements 2030-2034, which will correspond to a period during which competition in passenger services could develop. Finally, the regulators consider that the pursuit of the work on long-term costs, in particular since 2022, imply the possibility to work from the Eurotunnel's costs model. They also regard it necessary to go further in the explanation of the separation of accounts of different activities carried out by Eurotunnel, in the light of the provisions of the Directive 2012/34</p>

comptes des différentes activités exercées par Eurotunnel, à la lumière des dispositions de la directive 2012/34.	
2 SPÉCIFICITÉS DU LIEN FIXE TRANSMANCHE ET CADRE JURIDIQUE / SPECIFICITIES OF THE CROSS CHANNEL FIXED LINK AND LEGAL FRAMEWORK	
2.1 Le lien fixe transmanche / The Channel fixed link	
<p>1. Le lien fixe transmanche (LFT) est une infrastructure ferroviaire concédée par les autorités françaises et britanniques à un gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel, dans le cadre du traité international de Canterbury¹ et du contrat de Concession (ci-après la « Concession ») signé en 1986 entre, d'une part, les gouvernements français et britannique et, d'autre part, France Manche S.A. et The Channel Tunnel Groupe Limited, opérant conjointement sous le nom d'Eurotunnel.</p>	<p>1. The Channel fixed link (CFL) is a rail infrastructure concession granted by the French and British authorities to an infrastructure manager, Eurotunnel, under the bi-national Treaty of Canterbury². and the concession agreement (the "Concession Agreement" or the "Concession") signed in 1986 between the governments of the French Republic and the United Kingdom and the private concession companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited, operating jointly under the name Eurotunnel.</p>
<p>2. En 1987, Eurotunnel et les opérateurs de transport ferroviaire nationaux de la France et du Royaume-Uni, SNCF et The British Railways Board (désignés sous le terme de « réseaux »), ont signé une Convention d'utilisation (en anglais « Railways Usage Contract », ou « RUC ») s'appliquant pour la durée de la Concession, qui définit les principes et conditions selon lesquels Eurotunnel permet l'utilisation par les trains des "réseaux" du LFT.</p>	<p>2. In 1987, Eurotunnel and the national rail transport operators of France and the United Kingdom, SNCF and The British Railways Board, signed the Railways Usage Contract (RUC), applicable for the duration of the Concession, that defines the principles and conditions under which Eurotunnel allows the "Railways" to circulate in the CFL.</p>
2.2 Nature et portée du contrôle exercé par les régulateurs / Nature and scope of the supervision undertaken by the regulators	
<p>3. Dans le cadre de ses obligations de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, Eurotunnel est tenu de publier annuellement un « Document de référence annuel pour l'utilisation du lien fixe transmanche » (DRE) qui décrit les caractéristiques de</p>	<p>3. In line with its obligations as rail infrastructure manager, Eurotunnel is required to publish an annual "Network Statement for the use of the cross-channel fixed link" (NS), describing the characteristics of the infrastructure made available to the</p>

¹ En février 1986, la France et le Royaume-Uni ont autorisé la construction et l'exploitation par des sociétés de concession privées du LFT en signant le traité de Canterbury, qui interdit tout financement public et toute garantie.

² In February 1986, France and the United Kingdom authorised the construction and operation, by private concession companies, of the CFL, by signing the Treaty of Canterbury, which prohibits any public financing and guarantees.

<p>l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.</p>	<p>railway companies, the charges for the services offered, the rules for capacity allocation, and the information needed for the exercise of network access rights.</p>
<p>4. Le paragraphe 2 de l'article 56 de la directive dispose que l'organisme de contrôle « [v]érifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats ». En outre, le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive précise que l'organisme de contrôle « [v]eille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires ».</p>	<p>4. Paragraph 2 of Article 56 of the Directive provides that the regulatory body "shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants". In addition, paragraph 6 of Article 56 of the Directive states that the regulatory body "shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory".</p>
<p>5. Ces dispositions sont reprises en substance :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans l'annexe tarifaire du règlement binational ayant fait l'objet d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord signées à Paris le 18 et le 23 mars 2015, transférant à l'ART et à l'ORR, en tant qu'organismes de contrôle nationaux au sens de l'article 55, paragraphe 1 de la directive, la compétence de régulation économique, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour le LFT, prévoyant à son article 3 que : « [d]ans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances. » ; • En droit français, notamment aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9 et L. 2131-4 du code des transports ; • En droit britannique aux articles 34(2)(b) et 31(2) du GB Railways Regulations. 	<p>5. These provisions are taken up in substance:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In the Charging Annex to the Binational Regulation that was the subject of an Agreement in the form of an Exchange of Letters between the Government of the French Republic and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed in Paris on 18 and 23 March 2015, transferring to ART and ORR, as national regulatory bodies within the meaning of Article 55(1) of the Directive, competence for economic regulation, establishing the principles of cooperation between them and laying down a charging framework for the CFL, providing in its Article 3 that : "[W]hen performing its functions, the infrastructure manager shall at all times ensure that charges are transparent, fair and non-discriminatory."; • In French law, in particular in articles L. 2122-4-3, L. 2122-5, L. 2122-9 and L. 2131-4 of the Transportation Code; • In UK law, in regulations 34(2)(b) and 31(2) of the GB Railways Regulations.

<p>6. En application de ces dispositions, l'ART et l'ORR examinent, dans le cadre du présent avis, dans quelle mesure le DRE 2026 est suffisamment transparent et permet d'assurer l'accès des entreprises ferroviaires, notamment les nouveaux entrants, dans des conditions équitables et non discriminatoires, tant sur le volet tarifaire que sur le volet non tarifaire³.</p>	<p>6. Consequently, ART and ORR examine, in the context of this opinion, whether the 2026 NS is sufficiently transparent and allows railway undertakings to access the CFL, especially for new entrants, under fair, transparent and non-discriminatory terms both for charging and non-charging conditions⁴.</p>
<p>7. Cet avis s'inscrit dans le cadre spécifique du LFT concernant, d'une part, l'existence du traité de Canterbury et d'un contrat de concession et, pour ce qui relève de l'exploitation ferroviaire, d'une convention d'utilisation ainsi que, d'autre part, la mise en œuvre d'une régulation coordonnée par les autorités de régulations de France et du Royaume-Uni.</p>	<p>7. This opinion falls within the specific framework of the CFL concerning, firstly, the existence of a concession contract and, with regards to railway operations, a usage contract and, secondly, the application of coordinated regulation by the regulatory authorities of France and the United Kingdom.</p>
<p>8. Comme ils l'ont précisé dans leurs précédents avis, les deux régulateurs appliquent des modalités d'examen du DRE différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 »). 	<p>8. As they have stated in their previous opinions, the two regulators have different processes for the review of the NS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In France, under the terms of Article L. 2133-6 of the Transportation Code, ART "<i>issues a reasoned opinion on the network statement within two months of its publication. The modifications which, in light of this opinion, are necessary to bring the provisions into compliance with the regulations are made without further consultation of the interested parties</i>"; • In Great Britain, ORR is entitled, as a stakeholder, to respond to the consultation on the NS under regulation 13(1) of the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016 (hereafter "GB Railways Regulations").

³ Le paragraphe 2 de l'article 56 de la directive dispose que l'organisme de contrôle « [v]érifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats ».

⁴ Paragraph 2 of Article 56 of the Directive provides that the regulatory body "shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants".

3 LE DRE 2026 COMPORTE UN CERTAIN NOMBRE D'AMÉLIORATIONS DONT CERTAINES DOIVENT ÊTRE POURSUIVIES / THE 2026 NS INCLUDES A NUMBER OF IMPROVEMENTS, INCLUDING SOME THAT NEED TO BE PURSUED FURTHER	
9. Le DRE 2026 contient des évolutions concernant, d'une part, les dispositions tarifaires de l'accès au réseau (section 3.1.) et, d'autre part, les aspects opérationnels de l'accès (section 3.2).	9.The 2026 NS contains amendments concerning, on the one hand, the charging provisions for the access to the network (section 3.1.) and, on the other hand, the operational aspects of the access (section 3.2).
3.1 Évolutions du DRE 2026 portant sur les aspects tarifaires / Amendments in the 2026 NS relating to charging conditions	
10. Les améliorations des dispositions relatives aux conditions tarifaires d'accès, dont certaines appellent des travaux complémentaires, sont détaillées dans cette section. Il s'agit de l'ajout de précisions sur l'égalité de traitement entre les opérateurs (3.1.1), du caractère didactique des modalités de construction des tarifs (3.1.2) ainsi que des signaux économiques recherchés par les tarifs par train (3.1.3). Enfin, des exemples d'applications du système de réduction tarifaire ETICA (Eurotunnel Incentive for Capacity Addition) ont été insérés, de même que des précisions sur le rôle des régulateurs selon les cas d'application (3.1.4). Les régulateurs reconnaissent les progrès effectués et formulent différents axes pour les travaux futurs.	10. The improvements to the provisions relating to the charging conditions for access, some of which require further work, are detailed in this section. These include the addition of details on equal treatment between operators (3.1.1), an explanation of how the charges are constructed (3.1.2) and details of the economic signals sought by the charges per train (3.1.3). Finally, examples of applications of the ETICA (Eurotunnel Incentive for Capacity Addition) incentive system have been included, along with details of the regulators' role in each case (3.1.4). The regulators acknowledge the progress that has been made, and set out a number of areas for future work
3.1.1 Sur l'égalité de traitement tarifaire entre les opérateurs / On equal treatment between operators for charging	
11. Le DRE 2026 contient des précisions concernant l'égalité de traitement tarifaire entre opérateurs : « 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 (...). [Le] barème [du péage par train] est appliqué à l'identique à tous les opérateurs de services ferroviaires voyageurs en fonction de leur nombre de trains ».	11. The 2026 NS includes clarifications on the equal treatment of operators in terms of charging: <i>"The variable toll per passenger is applied identically to every operator of rail passenger services according to the number of passengers it has carried each month (...). [The] scale [of the toll per train] is applied identically to every rail passenger services operator according to their number of trains".</i>
12. Il en ressort que la grille tarifaire est destinée à s'appliquer de la même manière à tous les opérateurs de transport ferroviaire que	12. This points out that the charging grid is meant to apply in the same way to all rail operators, including Eurostar and future new

<p>sont, dans le cas du transport de voyageurs, Eurostar et les futurs nouveaux entrants. Les régulateurs avaient relevé dans leur précédent avis que ce point, qui est essentiel pour garantir l'absence de discrimination, devait apparaître de façon univoque dans le DRE. L'ART et l'ORR considèrent que cet ajout répond de façon satisfaisante à leur demande.</p>	<p>entrants in the case of passenger services. In their previous opinion, the regulators pointed out that this point, which is essential to guarantee the absence of discrimination, should be clearly stated in the NS. ART and ORR consider that this addition satisfactorily meets their request.</p>
<p>13. Les régulateurs comprennent par ailleurs que le tarif par train dans le transport de voyageurs est défini de manière à répartir entre les opérateurs un montant de recettes fixe prévu par le RUC dans un cadre de concurrence. Le transport ferroviaire de voyageurs transmanche faisant aujourd'hui l'objet d'un monopole modal, ce mécanisme de répartition entre Eurostar et les nouveaux opérateurs ne s'activera en pratique qu'à partir du moment où il y aura au moins deux opérateurs sur le marché.</p>	<p>13. The regulators also understand that the NS charge per train in passenger services is defined in such a way as to allocate charges among operators in a context of competition. As cross-Channel passenger rail transport is currently a monopoly for rail services, this apportionment mechanism will, in practice, be triggered once there are at least two operators on the market.</p>
<p>3.1.2 Sur la transparence concernant la construction et l'application de la grille tarifaire / On the transparency of the construction and application of the charging grid</p>	
<p>14. Un nouveau paragraphe a été ajouté, dans le DRE 2026, concernant la construction du tarif par train pour indiquer que « [I]a base totale annuelle des coûts et charges fixes voyageurs du RUC 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 ».</p>	<p>14. A new paragraph has been added to the NS 2026 concerning the construction of the charge per train to indicate that: <i>"The total annual base of RUC passenger costs and fixed charge is divided by the annual number of circulations of passenger trains (including all rail passenger operators) to produce the charge per passenger train in the scale"</i></p>
<p>15. Les régulateurs prennent note de cet ajout qui répond en partie aux demandes exprimées dans leur avis sur le DRE 2025 visant à améliorer le caractère didactique de la tarification et de sa construction. Ils soulignent néanmoins que la clarification des mécanismes tarifaires doit se poursuivre.</p>	<p>15. The regulators take note of this addition, which partly responds to the requests made in their opinion on the 2025 NS to improve the didactic nature of charges and their construction. However, they emphasise that clarification of the charging mechanisms must be pursued.</p>
<p>16. Comme les régulateurs l'ont indiqué dans leurs précédents avis, la tarification du DRE répond à une logique complexe, qui devrait encore être clarifiée. La recherche d'une équivalence avec le RUC induit que les tarifs affichés sont des anticipations qui sont, dans le cas du tarif par train, soumises rétroactivement à un ajustement</p>	<p>16. As the regulators pointed out in their previous opinions, the charging in the NS follows a complex logic which still needs to be clarified. The need for equivalence with the RUC means that the charges displayed are forecasts that are, in the case of the charge per train, subject to a retrospective adjustment normally</p>

<p>normalement orienté à la baisse dépendant de différents paramètres tels que le nombre de trains ayant réellement circulé ou l'inflation. Les clarifications devraient notamment porter sur les montants de coûts à recouvrer et leur mode de calcul, les hypothèses retenues pour les prévisions du nombre de circulations ou encore les méthodes d'indexation tenant compte du fait que deux monnaies différentes sont utilisées (l'Euro et la Livre Sterling).</p>	<p>made downwards depending on various parameters such as the number of trains that have actually run or inflation. The NS should clarify, in particular, the amounts of costs to be recovered and how they are calculated, the assumptions used for forecasting the number of trains and the indexation methods taking into account the fact that two different currencies are used (the Euro and Sterling).</p>
<p>17. Des tableaux ont par ailleurs été utilement publiés à l'occasion du DRE 2025 pour illustrer les facteurs pouvant exercer un effet sur les tarifs et leur ajustement ex post. Toutefois et comme les régulateurs l'ont souligné dans leur dernier avis, leur portée didactique devrait être améliorée pour, notamment, illustrer le fait que cet ajustement doit normalement conduire à une diminution tarifaire et donc un remboursement a posteriori des opérateurs. Il convient notamment de faire ressortir plus clairement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que le tarif par train est décroissant du nombre de trains circulant pour un horaire de service (HDS) donné et que les hypothèses prises par Eurotunnel (21 600 trains annuels) pour la construction des tarifs 14 mois avant le début de l'HDS devraient être considérées comme prudentes (comme décrit par Eurotunnel) ; et - Pourquoi Eurotunnel considère que ses prévisions en matière de coûts OMRC sont également de nature prudente 	<p>17. Tables were usefully published for the NS 2025 to illustrate the factors that can have an effect on charges and their ex post adjustment. However and as the regulators pointed out in their latest opinion, they should be made clearer, in particular to illustrate the fact that this adjustment should normally lead to a reduction in fares and therefore a reimbursement to operators. In particular, it should be made clearer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - That the charge per train decreases with the number of trains running for a given working timetable (WTT) and that the assumptions made by Eurotunnel (21,600 trains per year) for the calculation of charges 14 months before the start of the WTT are "prudent" (as described by Eurotunnel); and - As to why Eurotunnel considers that its forecasts for OMRC costs are "prudent" .

3.1.3 Sur les signaux économiques recherchés par la tarification / On the economic signals sought through pricing	
<p>18. Eurotunnel a inséré des précisions dans le DRE concernant les objectifs des modulations de la redevance par train : « 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) »</p>	<p>18. Eurotunnel has inserted clarifications in the NS concerning the objectives of the modulation of charges per train: <i>"The modulation of charges based on objective criteria (profiles of use, time periods, speed) is intended to send an economic signal to incentivise operators towards efficient utilisation of the infrastructure (regular use, off-peak circulation, faster convoys)"</i></p>
<p>19. Ces éléments apportent des éléments de réponses aux observations des régulateurs sur le fait que le signal économique recherché à travers la tarification par train, qui varie en fonction de différents facteurs, tels que les heures de circulation, devait être davantage explicité. Les éléments apportés au DRE induisent que le niveau du tarif par train n'est pas basé sur la disposition à payer du marché aval, mais qu'il est défini de manière à adresser une incitation aux opérateurs en vue d'orienter les circulations vers différents créneaux horaires pour optimiser l'utilisation opérationnelle de l'infrastructure.</p>	<p>19. That information provides some answers to the comments of the regulators on the fact that the economic signal sought through the NS's charge per train, which varies according to various factors such as the hours of operation should be more clearly explained. The information provided in the NS suggests that the level of the charge per train is not based on the downstream market's willingness to pay, but it is designed in order to provide an incentive to operators to direct traffic to different time slots with a view to optimise the operational use of the infrastructure.</p>
<p>20. Les régulateurs prennent note de ces clarifications apportées à la suite de leur demande. Ils soulignent, dans l'intérêt d'Eurotunnel et des opérateurs, qu'un retour d'expérience sur les effets de ces modulations devra être mené pour évaluer leur pertinence au regard des objectifs recherchés, dès lors que la concurrence dans le transport de voyageurs se développera.</p>	<p>20. The regulators take note of these clarifications made in response to their request. They emphasise that, in the best interest of Eurotunnel and the train operators, feedback on the effects of these modulations will be needed to assess their relevance to the objectives sought once competition in passenger transport develops.</p>
3.1.4 Sur le système de réduction ETICA / On the ETICA incentive system	
<p>21. Eurotunnel a inclus plusieurs exemples dans l'Annexe 8.3 du DRE 2026 pour illustrer le fonctionnement du programme ETICA dont l'objet est d'encourager le lancement de nouveaux services ferroviaires. Ces exemples couvrent des lignes telles que Londres-Genève, Londres-Francfort, Londres-Amsterdam, Londres-Marseille et Londres-Bordeaux, avec des trains d'une capacité de 450 à 900 sièges et des fréquences allant de 5 trajets</p>	<p>21. Eurotunnel has included a number of examples in Annex 8.3 of the NS 2026 to illustrate the operation of the ETICA programme which is designed to incentivise the launch of new rail services. These examples cover routes such as London-Geneva, London-Frankfurt, London-Amsterdam, London-Marseille and London-Bordeaux, with trains with a capacity of 450 to 900 seats and frequencies ranging from 5 journeys per</p>

<p>par semaine à 4 allers-retours quotidiens. Ces aides, basées sur un montant nominal de 660 000 euros, sont ajustées à la hausse ou à la baisse selon plusieurs critères tels que la fréquence ou la capacité.</p>	<p>week to 4 round trips per day. These discounts, based on a nominal amount of 660,000 euros, are adjusted upwards or downwards according to several criteria such as frequency and capacity.</p>
<p>22. Eurotunnel a également apporté des précisions spécifiques concernant le cas où le montant de l'aide n'est pas prédéterminé par le DRE (critère E). Ces aides visent les services ferroviaires confrontés à des barrières externes ou à des perturbations majeures du marché, comme une baisse durable de la demande. Pour donner suite aux demandes formulées par les régulateurs dans des avis précédents, les conditions générales précisent désormais que l'application de l'aide ETICA pour ces situations nécessitera une consultation préalable des régulateurs et ne pourra pas être cumulée avec l'aide ETICA pour les nouvelles dessertes sur un même marché ferroviaire.</p>	<p>22. Eurotunnel has also provided details for the case when the amount of the incentive is not predetermined by the NS (criteria E). This is aimed at rail services facing external barriers or major market disruptions, such as a sustained decrease in demand. In response to requests made by regulators in previous opinions, the general conditions now specify that the application of the ETICA incentive for these situations will require prior consultation with regulators and cannot be combined with the ETICA incentive for new services on the same rail market.</p>
<p>23. Dans leur avis précédent, les régulateurs avaient rappelé la nécessité de clarifier dans le DRE les mécanismes de réduction tarifaire du système ETICA et avaient proposé l'ajout d'exemples et d'une formule de calcul à l'occasion des DRE suivants. Les régulateurs avaient aussi indiqué que le DRE devait préciser que les réductions tarifaires pour faire face aux chocs exceptionnels relèvent d'un cadre juridique distinct, celui des réductions négociées en application de l'article 56.6 de la directive, nécessitant ainsi une consultation préalable des régulateurs.</p>	<p>23. In their previous opinion, the regulators emphasised the need to clarify the charging reduction mechanisms of the ETICA system in the NS and proposed that examples and a calculation formula be added to future NSs. The regulators also indicated that the NS should specify that charge reductions to deal with external barriers or major market disruptions fall within a separate legal framework, that of reductions negotiated in application of Article 56.6 of the Directive, thus requiring prior consultation with the regulators.</p>
<p>24. L'ART et l'ORR estiment que les évolutions apportées à l'occasion du DRE 2026 améliorent la clarté et la précision du DRE concernant le dispositif ETICA. Une clarification des critères d'éligibilité portant notamment sur la distinction entre les critères A4 et B qui concernent tous deux l'appréciation du caractère nouveau des dessertes, pourrait néanmoins rendre le programme encore plus accessible et facile à comprendre.</p>	<p>24. ART and ORR consider that the changes made to the 2026 NS improve the clarity and the accuracy of the NS regarding the ETICA scheme. More clarity on the eligibility criteria, such as the distinction between criteria A4 and B which are both related to assessing the novelty of services, could nevertheless make the programme even more accessible and easier to understand.</p>

<p>3.2 Sur les évolutions du DRE 2026 portant sur les aspects non-tarifaires / On the Developments of the 2026 NS Concerning Non-Charging Aspects</p>	
<p>3.2.1 Sur les évolutions du catalogue de sillons pour prendre en compte les besoins nouveaux / Changes to the train path catalogue to accommodate new needs</p>	
<p>25. Le DRE précise désormais qu'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) »</p>	<p>25. The 2026 NS now states that Eurotunnel "permanently monitors potential evolutions in future demand by listening to by rail operators' projects and requirements, in order to ensure the adequacy of the capacity offer and prepare evolutions in path catalogues through a coordinated capacity development process in cooperation between infrastructure managers (see par.4.7)".</p>
<p>26. Il est également désormais indiqué dans le DRE que les sillons du catalogue sont tracés de manière à permettre un trajet cohérent sur les différents réseaux : « 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) ».</p>	<p>26. It is now also stated in the NS that the paths in the catalogue are laid out in such a way as to allow coordinated routes on the different networks : "All passenger train paths (and non-stopping freight paths) are coordinated between infrastructure managers on the cross-Channel network since 1994 in order to offer end-to-end high-speed intercapital train paths between London-Paris/Brussels and beyond to other destinations (or to freight connection points)".</p>
<p>27. L'ART et l'ORR comprennent que l'organisation des capacités du lien fixe doit, d'une part, répondre aux besoins de sillons des opérateurs et, d'autre part, permettre d'optimiser son usage en tenant compte, notamment, de l'utilisation conjointe avec les navettes et de la coordination avec les autres réseaux. Tout en reconnaissant les contraintes industrielles inhérentes à l'activité de gestionnaire d'infrastructure, les régulateurs avaient souligné dans leurs précédents avis l'importance de clarifier le processus par lequel le catalogue des sillons peut évoluer au regard, à la fois, des éventuels nouveaux besoins de sillons.</p>	<p>27. ART and ORR understand that the organisation of capacity on the fixed link aims, on the one hand, to take into account path requirements and, on the other hand, to optimise its use, taking into account, in particular, shared use with shuttles and coordination with other networks. While the regulators recognise that there are industrial constraints inherent to the activity of managing infrastructure, in their previous opinions, the regulators emphasised that the NS could provide more comprehensive information on the process by which the train path catalogue might be modified to take into account new path requirements.</p>
<p>28. Les régulateurs reconnaissent les améliorations apportées dans le DRE 2026, qui répondent en partie à leurs attentes, bien que</p>	<p>28. The regulators recognize that the improvements made to the NS 2026 partly respond to their concerns on revising the train</p>

<p>l'information disponible sur les sillons puisse encore faire l'objet d'améliorations.</p>	<p>path catalogue, although the clarity of information on available paths could be improved.</p>
<p>3.2.2 Le DRE 2026 apporte des précisions sur le traitement des demandes concurrentes / The 2026 NS provides details on the processing of competing applications</p>	
<p>29. Le DRE 2026 a vu l'insertion des précisions suivantes concernant l'attribution des capacités : « Dans [l'éventualité [d'une déclaration de saturation] les critères de répartition sont appliqués de manière ferme pour gérer l'allocation des capacités aux candidats ». Cet ajout traduit le fait qu'en l'absence de solution acceptée par tous à l'issue d'une phase de de coordination prévue par les textes, un arbitrage est effectué de manière stricte pour départager les opérateurs en phase dite de saturation.</p>	<p>29. The 2026 NS saw the insertion of the following clarifications concerning the allocation of capacity: "In the event [of a declaration of congestion], the allocation criteria are applied firmly to manage the attribution of capacity to applicants". This addition reflects the fact that, in the absence of a solution accepted by all at the end of a coordination phase foreseen by the law, arbitration is strictly carried out to decide between operators in what is known as the congestion phase.</p>
<p>30. L'ART et l'ORR estiment que les précisions apportées par Eurotunnel répondent en partie aux préoccupations exprimées dans leurs précédents avis. En effet, bien qu'Eurotunnel communique sur le fait que la capacité disponible n'est pas un frein au développement des circulations ferroviaires, il est possible que les opérateurs (Eurostar et les nouveaux opérateurs pour le transport de voyageurs) effectuent des commandes portant sur des sillons identiques. Dans ce cadre, les régulateurs avaient souligné que le DRE devait être plus explicite sur le processus de traitement des demandes concurrentes de sillons.</p>	<p>30. ART and ORR consider that the clarifications provided by Eurotunnel partly address the concerns expressed in their previous opinions. Indeed, although Eurotunnel says that available capacity is not an obstacle to the development of rail traffic, there is a possibility that operators (Eurostar and the new passenger operators) place requests for identical train paths. In this context, the regulators emphasised that the NS should make clearer the process for handling competing applications for train paths.</p>
<p>31. Au-delà des précisions apportées, les régulateurs estiment toutefois que les travaux concernant le traitement des demandes concurrentes de capacité devraient se poursuivre. En effet, le DRE prévoit des « principes » et « critères » devant s'appliquer pour départager les opérateurs qui sont identiques pour les phases de coordination et de saturation. Les régulateurs renvoient sur ce point aux paragraphes 45 et 46 de leur précédent avis sur le DRE 2025. L'ART et l'ORR expriment leur disponibilité pour évoquer avec Eurotunnel en 2025 la façon dont les « principes » et « critères » devant s'appliquer respectivement en phases de coordination et de saturation pourraient être distingués selon une logique visant, pour</p>	<p>31. In addition to these clarifications, the regulators consider that work on the handling of competing requests for capacity should continue. The NS provides for "principles" and "criteria" to be applied to decide between operators, which are identical for the coordination and congestion phases. On this point, the regulators refer to paragraphs 45 and 46 of their previous opinion on the 2025 NS. ART and ORR remain available to discuss with Eurotunnel in 2025 the way in which the "principles" and "criteria" to be applied respectively in the coordination and congestion phases could be distinguished where the former seek a solution through dialogue and the latter arbitrate more formally.</p>

<p>les premiers, à rechercher une solution par les vertus du dialogue et, pour les seconds, à effectuer un arbitrage de façon plus formelle.</p>	
<p>3.2.3 Sur les actions mises en place par Eurotunnel pour la mise en œuvre d'accords-cadres / On the steps taken by Eurotunnel to implement framework agreements</p>	
<p>32. Bien que le DRE 2026 n'ait pas fait l'objet de modification sur le sujet des accords-cadres, les régulateurs ont pu mener avec Eurotunnel en 2024 et début 2025 des échanges constructifs sur l'intérêt de ce dispositif en termes de visibilité pour les opérateurs ferroviaires. Dans la continuité des recommandations exprimées par les régulateurs dans leur dernier avis, les avantages des accords-cadres pour la facilitation du développement des nouveaux projets ferroviaires apparaissent désormais partagés par Eurotunnel.</p>	<p>32. Although the NS 2026 has not been subject to modification on this subject, the regulators were able to hold constructive discussions with Eurotunnel in 2024 and early 2025 on the benefits of framework agreements in terms of visibility for rail operators. In line with the recommendations made by the regulators in their last opinion, Eurotunnel now appears to share the benefits of framework agreements in facilitating the development of new rail projects.</p>
<p>33. Dans cet esprit, les régulateurs encouragent le développement des accords-cadres entre Eurotunnel et les entreprises ferroviaires candidates. Ils expriment leur disponibilité pour poursuivre les échanges et partager leur expérience sur le sujet à la lumière des exemples français et britannique, notamment dans l'objectif de prévenir d'éventuels effets anti-concurrentiels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En premier lieu, les accords-cadres peuvent contenir une série de stipulations permettant de prévenir la préemption de la capacité disponible par certains acteurs qui surévalueraient leurs demandes, au risque de freiner le développement d'autres opérateurs. Les accords-cadres peuvent ainsi prévoir : <ul style="list-style-type: none"> (i) la confrontation des demandes de capacités-cadres aux volumes de circulations historiques afin d'en vérifier la cohérence ; et/ou (ii) des sanctions financières en cas de non-utilisation des capacités-cadres par l'entreprise ferroviaire afin 	<p>33. With this in mind, the regulators encourage the development of framework agreements between Eurotunnel and applicant railway companies. They express their willingness to pursue exchanges and share their experience on the subject in the light of the French and British examples, particularly with a view to preventing any anti-competitive effects:</p> <ul style="list-style-type: none"> • First, the regulators highlight that there are mechanisms in developing framework agreements to prevent an operator reserving capacity that would overestimate its demand, thus hindering the development of other operators. This can be limited by: <ul style="list-style-type: none"> (i) comparing the capacity demand and the historical traffic volumes, to check the consistency of the demand, and/or, by (ii) including financial sanctions in the case of non-utilisation of the capacity subject to the framework agreement, in order to prevent operators from overstating their demand.

<p>d'inciter les entreprises ferroviaires à ne pas surestimer leurs demandes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'autre part, des clauses suspensives et/ou résolutoires relatives à certaines étapes telles que le financement du matériel roulant peuvent être insérées dans l'accord. Cela permettrait la signature d'accords-cadres avant la finalisation du financement du matériel roulant par les opérateurs tout en permettant de libérer les capacités en question dans le cas où le financement de la flotte serait compromis. 	<ul style="list-style-type: none"> • On another note, the framework agreement can be made conditional on the operator achieving certain milestones in the agreement (e.g funding of rolling stock). This allows infrastructure manager and operators to sign framework agreements before the funding of the rolling stock is finalised while at the same time allowing for the release of the contracted capacity in the case the funding is not finalised.
<p>34. Les régulateurs accueillent favorablement le développement de la vision d'Eurotunnel sur le sujet des accords-cadres et invitent Eurotunnel à poursuivre ces avancées en la matière. L'ART et l'ORR invitent Eurotunnel à publier un modèle d'accords-cadres en annexe du DRE, à la suite de leurs derniers avis. Cette trame d'accord-cadre devrait être annexée au DRE en application de la directive.</p>	<p>34. The regulators welcome the development of Eurotunnel's vision on the subject of framework agreements and invite Eurotunnel to pursue these developments on this topic. ART and ORR invite Eurotunnel to publish a model framework agreement as an appendix to the NS, subsequent to their latest opinions. This framework agreement should be annexed to the NS as provided for in the directive.</p>
<p>4 AUTRES AMÉLIORATIONS À MENER / OTHER IMPROVEMENTS TO BE CARRIED OUT</p>	
<p>4.1 Sur le respect du calendrier de consultation et de publication du DRE / On the compliance with the timeframe for consultation and publication of the NS</p>	
<p>35. Eurotunnel a mené une consultation des parties intéressées concernant le DRE 2026 entre le 12 novembre et le 12 décembre 2024. Le DRE a ensuite été publié le 14 décembre 2024. Il en ressort que les parties prenantes ont disposé d'un mois pour formuler leurs commentaires et qu'Eurotunnel a disposé de deux jours pour en prendre connaissance et, si besoin, modifier le DRE en conséquence avant publication.</p>	<p>35. Eurotunnel carried out a stakeholder consultation on the NS 2026 between November 12 and December 12, 2024. The NS was then published on December 14, 2024. As a result, stakeholders had one month to formulate their comments, and Eurotunnel had two days to review them and, if necessary, amend the NS accordingly before publication.</p>
<p>36. La réglementation française et britannique prévoit que le DRE doit être publié au plus tard un an avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de service⁵. Par ailleurs, en France, le gestionnaire</p>	<p>36. French and UK legislation requires the NS to be published no later than one year before the new working timetable comes into</p>

⁵ Article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire

<p>d'infrastructure est tenu de soumettre un projet de document de référence du réseau à l'avis du Gouvernement, 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 »⁶. Il en ressort que la consultation doit intervenir plus de 14 mois avant le début de l'HDS de manière à laisser deux mois aux parties intéressées pour formuler leur avis et suffisamment de temps à Eurotunnel pour prendre connaissance des observations formulées et, le cas échéant, modifier le DRE en conséquence.</p>	<p>force⁷. In addition, in France the infrastructure manager is required to submit a preliminary version of the network statement to the Government, applicants and national associations representing transport users for their opinion. Their opinions "are regarded as favourable if they are not received within two months of the draft being submitted" ⁸. This means that the consultation must take place more than 14 months before the start of the WTT, in order to give interested parties the right to formulate their opinions within two months, and also to provide Eurotunnel with sufficient time to take note of any comments made and, if necessary, to amend the NS accordingly.</p>
<p>37. En l'espèce, la durée de la consultation pour le DRE 2026 a été de seulement un mois, ce qui est inférieur aux deux mois requis et le temps dont a disposé Eurotunnel pour prendre en compte les réponses a été très bref. Les régulateurs soulignent l'importance à l'avenir, du respect de ces délais pour la consultation des parties intéressées. Il est important que celles-ci disposent de suffisamment de temps pour s'exprimer et qu'Eurotunnel prévoie un temps suffisant pour prendre connaissance des différentes contributions et, le cas échéant, procéder aux amendements nécessaires.</p>	<p>37. In this case, the consultation period for the 2026 NS was of just one month; which is less than the two months required and the time Eurotunnel had to consider responses was very short. The regulators stress the importance, in the future, of respecting these deadlines for consultation with interested parties. It is important that all interested parties are given sufficient time to express their views and that Eurotunnel takes sufficient time to consider the different contributions in order to make any necessary amendments.</p>

⁶ Article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire

⁷ Article 17 of the decree n° 2003-194 of the 7th of March 2003 on the use of the rail network

⁸ Article 17 of the decree n° 2003-194 of the 7th of March 2003 on the use of the rail network

4.2 Sur la publication du régime de performance / On the publication of the performance regime	
38. Le régime de performance d'Eurotunnel détaillant la qualité opérationnelle de l'accès à l'infrastructure n'a pas été actualisé depuis la version publiée en 2019. Eurotunnel ne satisfait donc pas aux exigences de la directive sur ce point ⁹ . Les régulateurs regrettent d'autant plus cet état de fait qu'Eurotunnel s'est engagé par écrit à plusieurs reprises à actualiser le régime de performance au cours des précédentes instructions. Ils demandent à Eurotunnel de mener sans délai cette actualisation.	38. Eurotunnel's performance regime providing details of the operational performance of the infrastructure has not been updated since the version published in 2019. Eurotunnel therefore does not meet the requirements of the directive on this point ¹⁰ . The regulators find this inexplicable as Eurotunnel has repeatedly committed in writing to updating the performance regime during former reviews. They ask Eurotunnel to carry out this update without delay.
39. L'ART et l'ORR soulignent que ce document, fournissant des informations sur les retards des circulations ferroviaires dans le LFT ainsi que sur les causes de ces retards et dont l'existence est prévue par la directive, présente une utilité aussi bien pour les utilisateurs actuels du LFT que pour de nouveaux utilisateurs potentiels au regard du fait qu'il renseigne sur la qualité à laquelle ils peuvent s'attendre en ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure et donc, par extension, sur l'incidence que celle-ci peut avoir sur leurs propres services.	39. ART and ORR emphasise that this document providing information on delays to rail traffic in the CFL and their causes that is foreseen in the Directive, is useful to both current users and potential new users of the CFL. This is because it provides information about the quality CFL users can expect regarding to the use of the infrastructure and therefore, by extension, on the impact it may have on their own services.
4.3 Sur le calendrier des accords OMRC / On the timetable for the OMRC agreements	
40. L'article 10 et l'annexe V du RUC décrivent certains coûts dits « OMRC », engagés par Eurotunnel et ses sociétés affiliées, relatifs à l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du LFT. Cette annexe définit également les principes selon lesquels une partie de ces coûts est remboursée par les "réseaux" à Eurotunnel.	40. Clause 10 and Schedule V of the RUC describe the "OMRC" costs, incurred by Eurotunnel and its affiliates, relating to the operation, maintenance and renewal of the CFL. This schedule also defines the principles according to which part of these costs are reimbursed by the "railways" to Eurotunnel.
41. À la suite d'un différend sur la méthode d'affectation des coûts OMRC, les parties ont conclu une succession d'accords couvrant des périodes de 5 années glissantes depuis 2005. Les derniers accords couvrant la période 2020-2024 étant expirés, un nouvel accord doit intervenir pour les années 2025-2029. Le prochain	41. Following a dispute over the OMRC cost allocation method, the parties have entered into a succession of agreements covering rolling 5-year periods since 2005. As the latest agreement covering the period 2020-2024 has expired, a new agreement is expected for the years 2025-2029. The next

⁹ Les régulateurs renvoient ici au point 105 de leur avis sur le DRE 2025 : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/03/avis-2024-010_vnc.pdf

¹⁰ The regulators refer to paragraph 105 of their opinion on the NS 2025 : [ORR's review of Eurotunnel Network Statement 2025 | Office of Rail and Road](#)

<p>accord sera notamment important pour garantir la transparence des coûts OMR au bénéfice de l'ensemble des opérateurs qui souhaitent utiliser la liaison fixe du tunnel sous la Manche. Les actifs nécessitent un niveau efficace de dépenses pour garantir leur bon fonctionnement et apporter des certitudes pour la planification des activités. Les régulateurs s'attendent à ce que cela soit reflété dans le prochain document de référence du réseau qui suivra la publication des prochains accords OMRC.</p>	<p>agreement is important to bring transparency on OMRC for the benefit of all operators who want to use the Channel Tunnel Fixed Link. All assets require an efficient level of expenditure and asset condition to provide certainty for business planning. The regulators expect this to be reflected in the next NS which will follow the next OMRC agreement.</p>
<p>42. Comme c'était déjà le cas pour l'HDS 2025, les coûts OMRC stabilisés relatifs à l'année 2026 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du DRE 2026, étant donné qu'ils relèvent des accords en cours de discussion. Eurotunnel a indiqué aux régulateurs, au cours de l'instruction, avoir prolongé la base de coûts des précédents accords OMRC 2020-2024 et que la poursuite de la tendance antérieure lui paraissait être le scénario le plus probable pour ces deux années. Le DRE 2026, comme le DRE 2025, prévoit un mécanisme d'ajustement tarifaire rétroactif spécifique pour le tarif par train pour tenir compte des valeurs qui résulteront des prochains accords.</p>	<p>42. As was the case for 2025 WTT, the consolidated OMRC cost figures for 2026 were therefore not available at the time of drafting the NS 2026, as they are part of the agreements currently under discussion. Eurotunnel indicated to the regulators, during the review, that it had extended the cost base of the previous OMRC 2020-2024 agreements and that it considered that a continuation of the previous trend was the most likely scenario for these two years. The NS 2026, like the NS 2025, provides for a specific retroactive tariff adjustment mechanism for the charge per train for this point to take account of the values that will result from the next agreements.</p>
<p>43. Dans un souci de transparence, l'ART et l'ORR invitent Eurotunnel à actualiser le DRE dès lors que les nouveaux accords seront conclus. Les accords OMRC 2025-2029, s'ils sont signés début 2025, pourront ainsi être pris en compte dans le DRE 2026 puis pour les DRE 2027 (qui doit être soumis à consultation au second semestre 2025), 2028 et 2029.</p>	<p>43. In the interests of transparency, ART and ORR invite Eurotunnel to update the NS as soon as the new agreements have been signed. If the OMRC 2025-2029 agreements are signed in early 2025, they could be taken into account in the current NS and afterwards for the 2027 NS (which has to be submitted for consultation in the second half of 2025), 2028 NS and 2029 NS.</p>
<p>44. Les régulateurs souhaitent échanger en 2025 avec Eurotunnel et les opérateurs de transport ferroviaire actuels ou potentiels sur le calendrier des prochains accords OMRC 2030-2034, qui correspondront à des années pour lesquelles le développement de la concurrence est une possibilité avérée. Une signature des accords OMRC en amont de la rédaction des DRE auxquels ils s'appliquent (donc au premier semestre 2028 pour être pris en compte lors de la publication du DRE 2030 au second semestre 2028) permettrait notamment d'éviter un ajustement tarifaire</p>	<p>44. In 2025, the regulators wish to discuss with Eurotunnel and current or potential rail transport operators the timetable for the next OMRC agreements 2030-2034, which will correspond to years in which the development of competition is a distinct possibility. In particular, signing the OMRC agreements ahead of the drafting of the NS to which they apply (therefore in the first half of 2028 to be taken into account when the 2030 NS is published in the second half of 2028) would make it possible to bypass a specific retroactive tariff adjustment. In the event that</p>

<p>spécifique rétrospectif. Dans le cas où il ne serait pas possible de signer les accords OMRC dans ce délai, Eurotunnel devrait rapidement modifier les DRE correspondant en conséquence.</p>	<p>it is not possible to sign the OMRC agreements to that timescale, Eurotunnel must promptly update the corresponding NS accordingly.</p>
<p>4.4 Sur les coûts de long terme et la séparation comptable / On long-term costs and accounting separation</p>	
<p>45. Depuis plusieurs années, et en particulier en 2022 et 2023, les régulateurs ont travaillé avec Eurotunnel pour évaluer son recouvrement des coûts à long terme. Eurotunnel a fourni à l'ART et à l'ORR un modèle de coûts dont les résultats généraux figurent en annexe du DRE 2024¹¹. Ce modèle devrait être utilisé pour les discussions avec les parties prenantes pour que le travail se poursuive. Par ailleurs, les régulateurs considèrent qu'il est nécessaire de poursuivre les explications concernant la séparation des comptes des différentes activités menées par Eurotunnel, à la lumière des dispositions de la directive 2012/34.</p>	<p>45. For a number of years and in particular in 2022 and 2023, the regulators have worked with Eurotunnel to evaluate its recovery of long-term costs. Eurotunnel has provided a cost model to ART and ORR showing its analysis of high-level results as an annex to the 2024 NS¹². This model would need to be used for discussions with stakeholders, for work to continue. Moreover, regulators consider it necessary to go further in the explanation of the separation of accounts of different activities carried out by Eurotunnel, in the light of the provisions of the Directive 2012/34.</p>

¹¹ https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2022/12/DRR_NS_2024_FR_Annexe7_Final1.pdf

¹² https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2022/12/DRR_NS_2024_EN_Annexe7_Final1.pdf