

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE  
CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION

M.E.E.D.D.M  
Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche  
Tour Voltaire  
92055 PARIS LA DEFENSE cedex  
Téléphone : 01 40 81 78 81  
Télécopie : 01 40 81 78 79

Secretariat  
Office of Rail Regulation  
One Kemble Street  
LONDON WC2B 4AN  
Direct line : 020 7282 3926  
Facsimile : 020 7282 2041

N/réf. : D. 14938

La Défense, le 7 décembre 2009

Monsieur Jean-Alexis SOUVRAS  
Directeur des Affaires Publiques  
Coordonnateur CIG  
EUROTUNNEL  
BP 69  
62904 COQUELLES CEDEX

**Objet :** Document de Référence du Réseau : horaires de service 2010 et 2011.

Monsieur le Directeur,

Dans son courrier du 15 novembre 2009 (réf. 588213), Eurotunnel a fait parvenir à la CIG son projet de document de référence réseau pour la liaison fixe dans le cadre des horaires de service 2010 et 2011. Comme la CIG vous l'a déjà fait savoir, aux termes de l'article 5.4 du règlement de la CIG du 23 juillet 2009, le document de référence réseau doit être publié sous sa forme définitive au plus tard quatre mois avant la date limite pour les demandes de capacité.

En conséquence, le document de référence réseau 2010 aurait dû être disponible le 12 décembre 2008. Eurotunnel n'a donc pas rempli les obligations établies par le règlement mentionné ci-dessus, lequel transpose l'article 3 de la Directive 2001/14/CE.

La CIG ne doute pas qu'Eurotunnel respectera les délais applicables au document de référence réseau 2011, qui doit être publié au plus tard le 12 décembre 2009.

La CIG n'est pas compétente pour délivrer une approbation du document de référence mais, aux termes de l'article 12 du règlement CIG du 23 juillet 2009 sur l'utilisation du tunnel sous la Manche, elle est l'autorité de régulation chargée de garantir que l'accès au marché des services ferroviaires sur la liaison fixe est libre de toute discrimination ; la CIG est également l'instance compétente pour traiter tout recours déposé par les entreprises ferroviaires au sujet du document de référence réseau.

Ces commentaires ont donc pour objet d'aider Eurotunnel à améliorer ses documents de référence réseau 2010 et 2011.

Le contenu de cette lettre et de son annexe ne lie pas la CIG et ne préjuge pas des positions qu'elle pourra prendre à propos d'éventuels recours concernant le document de référence réseau pour la liaison fixe.

Les principales préoccupations de la CIG sont les suivantes :

1. Le manque de transparence dans les dispositions concernant l'organisme de répartition des capacités et la coordination du traitement des demandes.  
La dénomination de l'organisme de répartition des capacités et son positionnement dans l'organigramme d'Eurotunnel devraient être clairement indiqués. La CIG a l'intention de suivre de près le processus d'allocation des capacités, afin de garantir que les entreprises ferroviaires n'auront pas de motif à se plaindre pour discrimination. Il sera nécessaire, en temps utile, de prendre des dispositions pour le cas où l'infrastructure deviendrait saturée. Des dispositions devraient également être prises pour la coordination entre Eurotunnel et les autres gestionnaires d'infrastructure concernés.
2. Le manque de clarté et de justification concernant la base du régime de tarification.  
La CIG a noté que les tarifications proposées (énumérées dans l'annexe 3 du document de référence réseau) sont divergentes par rapport aux règles de base fixées par l'article 7 de la Directive 2001/14/CE. Eurotunnel devrait être en mesure de fournir le détail de l'analyse sous-jacente au régime de tarification. Au cas où les exceptions sont justifiées par l'article 8.2 de la Directive, ceci doit être clairement indiqué et la nature non-discriminatoire de ces exceptions doit être démontrée, en accord avec l'article 8.3 de la directive.
3. Une formulation confuse des règles de sécurité ; le statut des règles n'est pas indiqué, elles sont énoncées de façon incomplète et partiellement inexacte. Il existe des règles de sécurité unifiées relevant de la CIG et des règles techniques spécifiques relevant d'Eurotunnel. A l'avenir, les documents de référence réseau devront simplement se référer à ces règles et indiquer la manière de les consulter. Dans l'intervalle, il importe que toute mention des dispositions de sécurité continuant à figurer dans le document de référence réseau soit exacte.

Des précisions supplémentaires concernant ces questions et d'autres aspects figurent en annexe de cette lettre. La CIG espère que ses commentaires vous seront utiles dans la révision des documents de référence réseau 2010 et 2011 avant leur publication.

Une copie de cette lettre est envoyée à Roy Griffins, Chef de la délégation du Royaume Uni à la CIG, ainsi qu'à Richard Clifton et Frédéric Rico, respectivement Président et Chef de la délégation française au Comité de sécurité. De plus, la CIG a l'intention de publier cette lettre sur son site Internet, en tant que réaction à votre consultation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

**Le Président de la Commission  
intergouvernementale**



**Christian Parent**

Translation :

### **Network Statement: 2010 and 2011 working timetables**

With its letter dated 15 November 2009 (Ref. 588213), Eurotunnel sent the IGC the draft Network Statements for the Fixed Link covering the 2010 and 2011 working timetables. As you have been previously advised by the IGC, the Network Statement must be published no less than four months in advance of the deadline for infrastructure capacity requests in accordance with Article 5.4 of the IGC regulation of 23 July 2009. Thus the 2010 Network Statement should have been made available on 12 December 2008. Eurotunnel has therefore not complied with the obligations established by the above mentioned regulation which transposes Article 3 of Directive 2001/14/EC.

The IGC expects Eurotunnel to meet the timetable requirements for the 2011 Network Statement, which require publication of the Statement by 12 December 2009.

The IGC is not required to approve Eurotunnel's Statement. However in accordance with article 12 of the IGC regulation of 23 July 2009 on the use of the Channel Tunnel, the IGC is the regulatory body tasked with ensuring there is no discrimination in access to the rail services market on the Fixed Link, and it is also the competent body to determine any appeals from railway undertakings against decisions relating to the Network Statement..

This response is therefore intended to help Eurotunnel to improve its 2010 and 2011 Network Statements.

The comments in this letter and its annex do not constrain the IGC and do not prejudice its position relating to any appeal regarding the Network Statement on the Fixed Link.

The main issues of concern to the IGC are:

1. The lack of transparency in the provisions referring to the capacity allocation body and the capacity co-ordination process. The designation of the capacity allocation body and its position in Eurotunnel's organisation chart should be clearly indicated. The IGC intends to monitor closely the process of capacity allocation, in order to ensure that railway undertakings have no ground to complain about discrimination. Provisions should also be made in the case infrastructure becomes congested. Provisions should also be made for coordinating the capacity allocation process between Eurotunnel and the other infrastructure managers.
2. The lack of clarity and explanation concerning the basis of the access charging regime : The IGC noted that the proposed access charges (listed in Annex 3 of the network statement), depart from the charging principles set out in article 7 of Directive 2001/14/EC. Eurotunnel should be able to provide details of the analysis underpinning the access charging regime. In case the exceptions are justified by article 8.2 of the directive, this should be clearly stated and the non-discriminatory nature of the exceptions should be demonstrated, in accordance with article 8.3 of the directive.
3. Confused statement regarding safety rules: the status of the rules is not indicated. Safety rules are incomplete and partly inaccurate. Unified safety rules and specific technical rules are respectively established by the IGC and by Eurotunnel. Future network statements should only refer to these rules and indicate the way they can be made available. In the meantime, it is essential that safety arrangements which continue to be mentioned in the Network Statement are accurate.

The above remarks and other issues are detailed in the annex to this letter. We hope that the IGC's comments will help you to amend the 2010 and 2011 Network Statements before you publish them.

A copy of this letter will be sent to Roy Griffins, Head of the UK Delegation to the Intergovernmental Commission and to Richard Clifton and Frédéric Rico, respectively Chairman and Head of the French Delegation to the Safety Authority. In addition, we intend to publish this letter, as the IGC's response to your consultation, on our website.

Yours sincerely

Christian Parent  
Chairman of the IGC