

TUNNEL SOUS LA MANCHE

RAPPORT 2012

DU COMITE BINATIONAL ECONOMIQUE A LA CIG

AVERTISSEMENT

A la demande d'EUROTUNNEL nous avons été amenés à retirer du rapport en vue de la publication sur Internet les éléments qui pouvaient relever du secret commercial, et notamment les conditions de mise en oeuvre du RUC. Nous considérons que cette suppression n'altère pas pour le lecteur le sens du texte et des conclusions.

Sommaire

0 Introduction.....	3
1 Objet du rapport.....	4
2. Le contexte actuel : RUC et accord de 2008.....	5
3. Les éléments recueillis.....	7
3.1 Trafic.....	7
3.1.1 Voyageurs.....	8
1) Trafic navettes.....	9
2) Trafic ferroviaire voyageurs.....	11
3.1.2 Fret.....	11
3.2 Le financement des investissements.....	14
3.3 Les travaux à la charge des réseaux.....	17
4. Enquête sur le suivi du marché.....	23
5. Liste des auditions et demandes d'information.....	25
6. Conclusions.....	28
Annexe B : Incidents affectant l'exploitation du Tunnel.....	33
Annexe C : Détail des opérations de financement.....	35
Annexe D : Enquête 2012 de la CIG sur la situation du marché - Réponses.....	38
Annexe E : Information financière sur Eurotunnel pour 2011.....	40

0. Introduction.

Les fonctions de la Commission Intergouvernementale au Tunnel sous la Manche (CIG) sont définies par l'article 10 du Traité de Cantorbéry :

« Une Commission intergouvernementale est mise en place pour suivre au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe. » (càd le Tunnel sous la Manche)

Elle est notamment dépositaire d'un pouvoir normatif et d'une fonction permanente de surveillance et de contrôle. C'est à ce titre qu'elle est concernée par la transposition des directives européennes pertinentes dans les limites de la Concession d'Eurotunnel.

Ainsi le règlement binational du 23 juillet 2009 (article 12) a désigné la CIG comme organisme de contrôle au sens de la Directive européenne 2001/14/CE sur la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

« Article 12 - Organisme de contrôle

12.1. Une entreprise ferroviaire ou un regroupement international peuvent former un recours devant la Commission si elle ou il estiment être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, en particulier contre les décisions prises par les Concessionnaires ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne :

(a) le Document de référence du réseau ;

(b) les critères contenus dans ce Document ;

(c) la procédure de répartition et ses résultats ;

(d) le système de tarification ;

(e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'elle est ou pourrait être tenue d'acquitter ;

(f) les dispositions en matière d'accès au réseau.

12.2. Pour l'instruction de ces recours, la Commission Intergouvernementale fait appel à des organismes ou experts désignés à cette fin conformément à l'article 10.7 du Traité.

12.3. Les Concessionnaires et les autres parties intéressées fournissent, sans délais inutiles, à la Commission intergouvernementale, toute information demandée. En particulier, les Concessionnaires fournissent à la Commission intergouvernementale toute information nécessaire lui permettant de s'assurer que les redevances fixées l'ont été sur une base non discriminatoire et conformément au chapitre II de la directive 2001/14/CE.

12.4. La Commission intergouvernementale prend une décision et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai de deux mois suivant la réception de toutes les informations nécessaires à ce recours. Nonobstant l'article 12.5, les décisions de la Commission intergouvernementale sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

12.5. Conformément à l'article 76 du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé à Londres le 24 janvier 2007, les décisions de cette Commission prises en vertu des règlements binationaux établis conformément aux dispositions de l'article 10 (3)(e)

du Traité peuvent faire l'objet d'un recours devant l'une ou l'autre des juridictions française ou britannique dans les conditions prévues par le droit national applicable à ces juridictions. La saisine d'une juridiction de l'un des deux Etats fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre Etat.

12.6. Pour surveiller la concurrence sur le marché des services ferroviaires concernés par la Liaison Fixe, la Commission intergouvernementale, sans préjudice des droits nationaux des deux Etats en matière de concurrence, fait appel à des organismes ou experts désignés à cette fin conformément à l'article 10.7 du Traité. »

1. Objet du rapport.

La CIG est notamment chargée de s'assurer que les entreprises ferroviaires utilisant le Tunnel bénéficient d'une information adéquate et d'un traitement équitable et non discriminatoire dans l'accès au Tunnel (fixation des redevances, attribution des sillons notamment). Toute entreprise ferroviaire ou groupement international qui s'estimerait discriminé a la possibilité de formuler un recours devant la CIG. Pour instruire les réclamations, conformément à l'article 10.7 du Traité, la Commission Intergouvernementale peut faire appel à des organismes ou experts désignés à cette fin.

La CIG a souhaité, dans la perspective de l'arrivée de « nouveaux entrants » dans le trafic ferroviaire trans-Manche, que soient précisés le fonctionnement du groupe Eurotunnel et la séparation entre le rôle de gestionnaire d'infrastructure (GI) et les autres activités d'Eurotunnel, ces deux points permettant de vérifier la compatibilité du fonctionnement d'Eurotunnel avec les directives européennes sur le transport ferroviaire de voyageurs et de fret.

Elle a confié cette démarche au Comité binational économique (CBE), composé d'experts des deux pays, chargés au titre de l'article 12 du règlement de 2009 de conseiller et d'assister la CIG dans sa tâche de contrôle et de régulateur.

Un premier rapport a été présenté par le CBE à la CIG en juillet 2011. Il dressait un état général de la structure du groupe Eurotunnel, et de l'application de la séparation entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire. Il porte également sur la mise en œuvre du RUC (Rail Usage Contract), la négociation d'accords-cadres («framework agreements»), la fixation des redevances d'utilisation du tunnel, l'accueil de nouveaux entrants.

Après l'avoir soumis à une procédure contradictoire, en recueillant les observations d'Eurotunnel, la CIG a décidé de le publier sur son site Internet (<http://www.cigtunnelmanche.fr>).

La Commission intergouvernementale a adopté dans sa séance du 7 décembre 2011 le programme de travail pour 2012 qui lui a été soumis par le Comité binational économique, comprenant les points suivants :

- Analyse du R.U.C. (Rail Usage Contract) et de ses conséquences actuelles.
- Compréhension du modèle financier et économique d'Eurotunnel
- Suivi du marché ferroviaire
- Analyse du DRR (dossier de référence réseau) portant sur les points suivants :
 - i. Mise en place et suivi d'un régime de performance

- ii. Eléments permettant le calcul des redevances et actualisation du mode de calcul
- iii. Procédures d'arbitrage en cas de différend
- iv. Règles de répartition des sillons

Ce programme développe la démarche d'analyse du modèle économique du Tunnel.

La présente note constitue un rapport d'étape, destiné à être examiné par la CIG dans sa séance du 18 juillet 2012. Il sera complété ou amendé en tant que de besoin.

2. Le contexte actuel : RUC et accord de 2006

En 1987, British Railways Board (BRB) et la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) ont conjointement signé avec Eurotunnel une convention d'utilisation de longue durée (appelée Railways Usage Contract, ou RUC). Elle définit les charges d'utilisation pour les opérateurs de voyageurs et de fret qui utilisent le Tunnel sous la Manche et contient également d'autres dispositions commerciales et opérationnelles relatives à l'utilisation des infrastructures. Elle est régie par le droit français et court jusqu'en 2052.

Par la signature du RUC, les Réseaux obtiennent un droit de circulation sur 50 % de la capacité du Lien Fixe pour chaque Heure (60 minutes) et dans chaque sens, soit au minimum 10 Sillons Standards par Heure dans chaque sens.

Les redevances définies par le RUC sont composés d'un élément « Charges d'Utilisation » permettant la circulation des trains dans le Tunnel auquel s'ajoutent les coûts réels d'exploitation du service ferroviaire sur le Lien Fixe, « OPEX ».

- Les Charges d'Utilisation incluent une partie fixe (7 Millions Unité de Compte/an) et un "péage" variable selon le volume du trafic – nombre de passager et tonne du fret transporté.
- Les « OPEX » incluent les frais généraux (administration, énergie, assurance, taxe et impôt, sécurité et sûreté, gestion de la circulation), les coûts d'entretien ainsi que certaines dépenses de renouvellement (Capex Renewals). Le RUC définit deux principes pour le partage de ces OPEX entre les signataires du RUC (Réseaux et les Concessionnaires) :
 - Principe A : certaines dépenses sont réparties entre les Réseaux et les Concessionnaires selon la capacité contractuelle imputable à chaque partie, soit 50 % pour les Réseaux.
 - Principe B : pour d'autres, l'imputation des coûts s'effectue selon la consommation réelle, selon la section géographique et imputée aux secteurs d'activités présents sur chaque section (Train, Navettes, Activité annexe d'Eurotunnel).
 - En outre, les montants des Capex Renewals font l'objet d'une discussion bilatérale annuelle entre les Concessionnaires et les Réseaux (représentés par Eurostar).

Afin de simplifier les démarches relatives à la répartition de ces OPEX, Eurotunnel et les Réseaux ont conclu en 2006 un accord « Agreement on Allocation of Operating Costs of Article 10 and Schedule V of the RUC », définissant un cadre de tarification stable sur la période de 2005 à 2014. Ainsi, au lieu d'une facturation fondée sur les dépenses réellement engagées, la participation des Réseaux aux OPEX se compose désormais d'un « forfait » annuel global indexé¹ pour la majeure partie des frais généraux auquel s'ajoute une part du coût total de l'énergie et du coût total de l'assurance supportés par Eurotunnel. La contribution des Réseaux aux Capex Renewals est déterminée sur la base de négociations annuelles entre les deux parties.

Suite à la privatisation des chemins de fer au Royaume Uni, la majorité des droits et obligations de BRB découlant de la Convention d'utilisation a été déléguée à l'opérateur de fret ferroviaire Rail Freight Distribution - English Welsh and Scottish Railways - EWSI, à European Passenger Services (devenu Eurostar), à Railtrack (devenu Network Rail) et au Secrétaire d'État au Transport au moyen de « Back to back agreements » en 1994. BRB reste le signataire officiel du RUC car Eurotunnel et la SNCF n'ont pas accepté sa cession à une autre partie. Depuis la privatisation, le gouvernement britannique sert d'appui à BRB, et les intérêts de BRB relatifs au RUC sont gérés par le DfT (Ministère des transports) depuis 2005.

Les responsabilités du gouvernement britannique en vertu du RUC découlent principalement des obligations que BRB doit continuer à assumer en tant que signataire officiel du RUC, mais aussi de conventions supplémentaires au RUC qui ont été mises en œuvre afin de permettre la privatisation des services internationaux de voyageurs (et de fret) de BRB en vue de leur exploitation par Eurostar et par l'opérateur de fret ferroviaire (qui est devenu) English Welsh and Scottish Railway International (EWSI). Elles ont été juridiquement transférées à la Strategic Rail Authority en 2001, avant d'être attribuées au Ministère des transports en août 2005.

Les responsabilités du Ministère des transports comprennent la gestion des paiements fixes et variables relatifs au RUC qui sont versés à Eurotunnel pour le compte de BRB, mais, dans les faits, il ne s'agit que de transit de fonds car ces paiements sont remboursés le jour même au Ministère des transports par l'opérateur de voyageurs du RUC (Eurostar). La seule exception à cela concerne la charge « Opex » de fret Eurotunnel. Le paiement de cette charge (environ 8,2 m£ par an), indépendante du nombre de trains qui circulent, est une obligation que BRB doit continuer à assumer aux termes du RUC ; il a été assuré par le DfT depuis novembre 2006 en vertu d'un accord qui a permis aux services de trains de marchandises de continuer à circuler dans le Tunnel sous la Manche. Les péages liés aux flux de marchandises sont payés directement par les opérateurs à Eurotunnel car les trains circulent désormais dans le cadre d'un contrat direct avec la société.

La privatisation de British Rail en 1996 n'a pas influencé la section française. La SNCF étant signataire et bénéficiaire du RUC depuis son origine, il n'y avait aucune nécessité de réviser une situation conventionnelle dont la CJCE avait estimé le 22 octobre 1996 qu'elle était compatible avec le droit communautaire.

¹ Sur l'inflation (IMP sur la composante en euro et RPI sur la composante en livres sterling)

Suite à l'arrivée des nouveaux entrants sur le marché du Fret trans-Manche et désireux de promouvoir ce trafic, le gouvernement français a validé en 2008 la modification d'une règle de gestion de la SNCF en l'autorisant à transférer l'élément "coûts fixes du fret français transmanche" des comptes de Fret SNCF vers les comptes du Groupe SNCF.

Les termes contractuels du RUC étaient basés sur les conditions de marché de l'époque et sur les prévisions de trafic marchandises et voyageurs pour 1996, année où le Tunnel sous la Manche est devenu pleinement opérationnel. Cependant, sous l'effet combiné des conditions de marché (par exemple, diminution des prix des navettes, développement de plus gros car ferries de transport courte distance capables de fonctionner à des coûts unitaires nettement inférieurs), et de la baisse des volumes de trafic, en 1995/1996, les Réseaux n'avaient atteint que la moitié des volumes prévus.

Le RUC représente cependant un volet de financement significatif pour Eurotunnel en termes de flux financiers (péages plus charges fixes (« Opex ») provenant de la SNCF et de BRB confondues, pour tous les flux de voyageurs et de marchandises). Ce dispositif, ajouté au fait que le contrat court jusqu'en 2052, fournit une marge de confort et de sécurité aux financeurs d'Eurotunnel. Il est antérieur à la réglementation ferroviaire européenne actuelle. Si les parties contractantes sont contraintes, suite à une contestation juridique, de renégocier des clauses significatives de la Convention, tels que les volets de financement, cela pourrait déstabiliser le financement d'Eurotunnel, et par voie de conséquence, celui du Tunnel sous la Manche.

3. Les éléments recueillis

3.1. Trafic

Les premières prévisions de trafic ont été réalisées en 1985, dans le cadre de la procédure de concession. Elles font état à l'ouverture du tunnel (prévue en 2003) de :

	Prévision faite en 1985	Réalisation 2003
Voyageurs (millions)		
Total TransManche	97,4	116
Trafic Tunnel	37	15,2
Dont navettes	16,2	8,9
Dont trains	20,8	6,3

Les prévisions étaient basées sur la capture par le Tunnel de 38% du trafic à l'ouverture ; en fait, le transfert n'a été que de 13%, les navettes ayant une part plus importante que les trains.

Fret (Mt)	Prévision faite en 1985	Réalisation 2003
Total TransManche	112,4	79
Trafic Tunnel	18,9	17,6
Dont navettes	7,5	15,9
Dont trains	11,4	1,7

Pour le fret, l'écart entre prévision et réalisation était plus faible (27% du trafic capté, 17,6 Mt réalisé pour 18,9 Mt prévu) mais il y a une inversion entre les navettes (20% au lieu de 7%) et les trains (2% au lieu de 10%).

Les données financières étant à ajuster en conséquence :

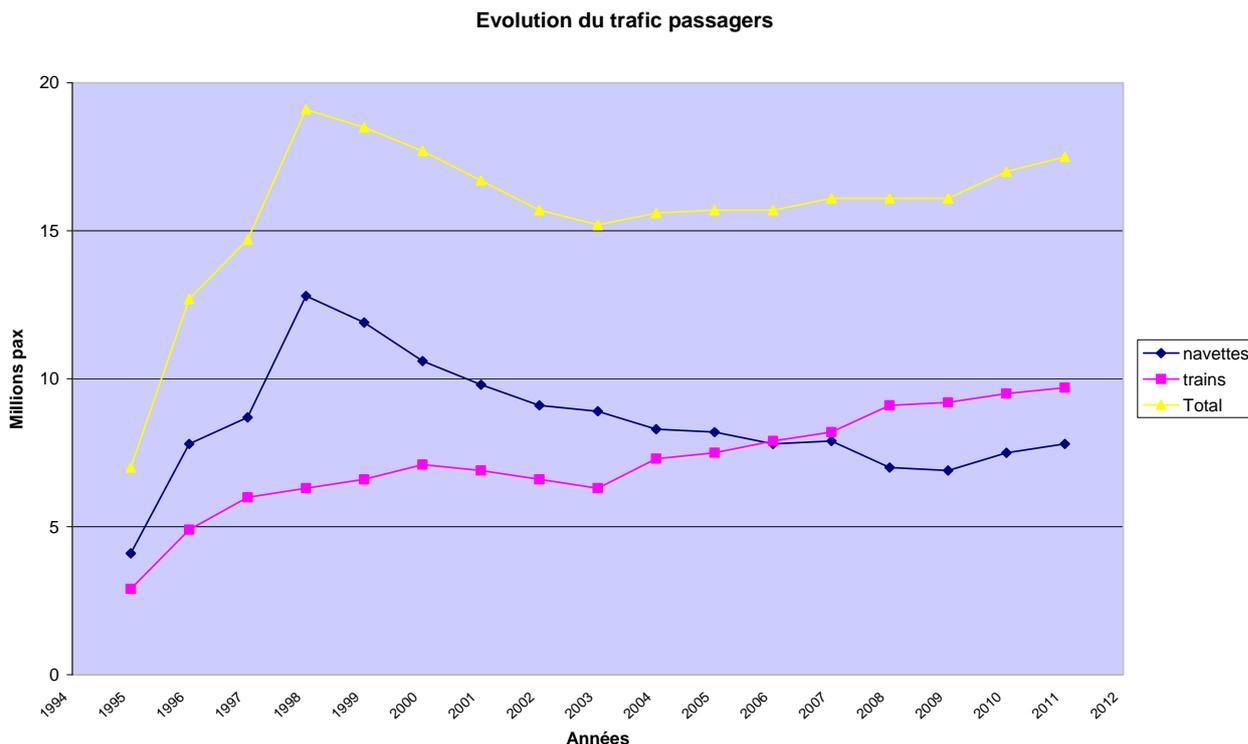
MFrancs 2003		
Recettes navettes	4333	2912
Recettes trains	3027	2184
Autres recettes	700	236
Total	8060	5333

Ces chiffres appellent plusieurs remarques.

3.1.1. Voyageurs

La prévision réalisée par SETEC pour le groupe France-Manche en octobre 1985 a estimé la demande globale entre le Royaume-Uni et le continent d'après des modèles économétriques, en s'appuyant sur le PIB ou le revenu par habitant ainsi que sur les taux de croissance. La demande est ensuite affectée par un modèle prix-temps.

Dans la modélisation, les voyageurs pouvaient utiliser leur voiture ou l'autocar en prenant la navette, ou prendre le train (Eurostar). Il était de plus prévu un trafic de plus de 3 millions de piétons en 2003, les « excursionnistes », alors que ce service ne sera pas mis en place.



Graphe 1 – Evolution du trafic passagers.

Nota : Plusieurs incidents ont perturbé l'exploitation du Tunnel. Le 18 novembre 1996, l'incendie d'une navette poids-lourds a pour conséquence la fermeture d'une des voies du tunnel pendant un mois et l'arrêt du trafic de fret pendant sept mois.

Le 11 septembre 2008, l'incendie d'un camion sur une navette de fret engagée dans le tunnel a fortement endommagé le tunnel Nord et a nécessité plusieurs mois de rénovation. L'exploitation commerciale du tunnel n'a été interrompue que 5 jours mais il a fallu attendre la fin des travaux pour que le trafic reprenne son cours normal (février 2009).

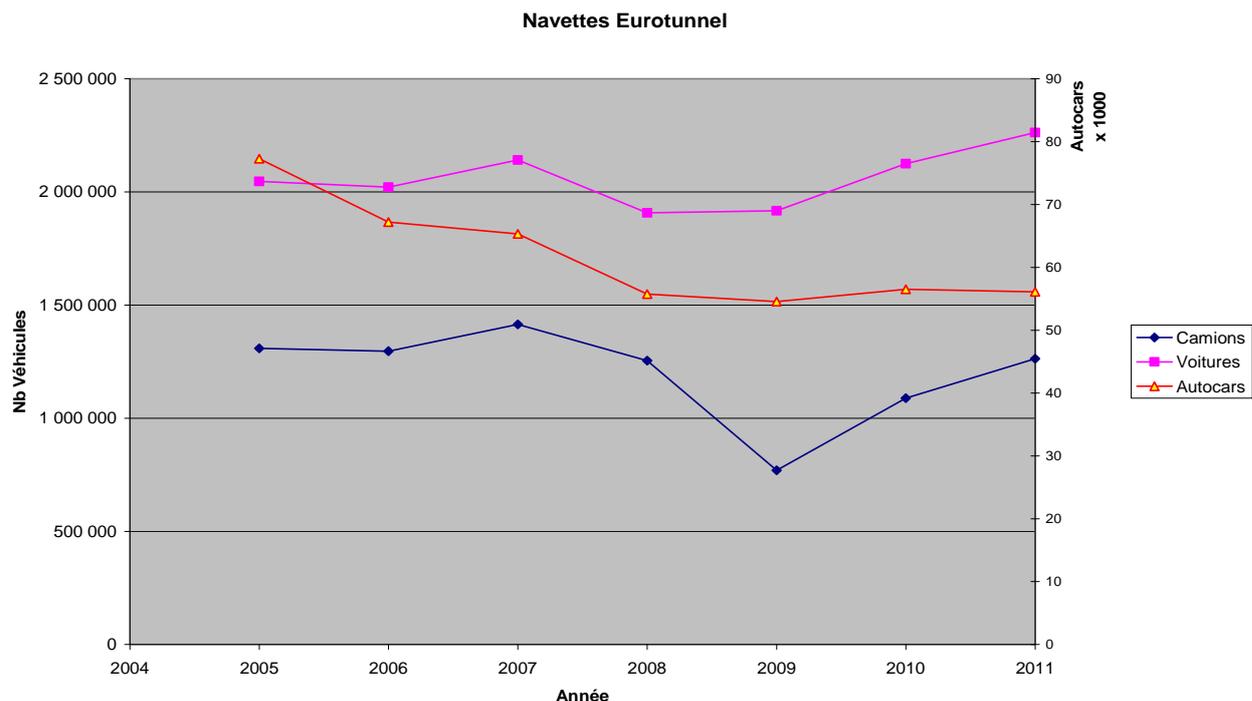
L'incidence de ces évènements n'est pas directement visible sur les graphes présentés ici. Un extrait des rapports d'activité d'Eurotunnel est donné en annexe B.

La segmentation du trafic passagers est aujourd'hui la suivante :

Trafic navettes

Le trafic navettes a connu un maximum en 1998 avec 12 M pax, pour redescendre actuellement à un peu moins de 8 M pax. Il décroît régulièrement de 1998 à 2008 et progresse depuis 2009 à un rythme de 5% par an.

Ce trafic est à décomposer en 3 sous-catégories : les voitures (VP), les cars, et les poids lourds.



Graph 2 – Navettes Eurotunnel

NAVETTES EUROTUNNEL					
	Camions	Voitures	Autocars	Eq pax (Mpax)	Eq Mt
2011	1 263 327	2 262 811	56 095	7,8	16,4
2010	1 089 051	2 125 259	56 507	7,5	14,2
2009	769 261	1 916 647	54 547	6,9	10
2008	1 254 282	1 907 484	55 751	7	14,2
2007	1 414 709	2 141 573	65 331	7,9	18,4
2006	1 296 269	2 021 543	67 201	7,8	16,9
2005	1 308 786	2 047 166	77 267	8,2	17

* Le nombre des voitures se maintient à un niveau de 2,2 millions par an en 2011, soit le niveau atteint en 2003. Le maximum a été atteint en 1998 avec 3,35 M véhicules. Il croit d'environ 5% par an ces deux dernières années.

* Le trafic camions est très sensible à la conjoncture économique ; il a plongé en 2009 (-40%) et s'est redressé ces deux dernières années pour revenir au niveau de 2005.

* Le trafic des autocars est stable depuis 2008 soit environ 1,8 Mpax (base 30 voyageurs par autocar).

Parmi les explications fournies pour expliquer l'écart entre les prévisions et les trafics actuels, trois phénomènes principaux :

Le trafic sur la Manche a bénéficié dans les années 1990 des ventes hors-taxes. Leur suppression en 1998 entraîne une chute brutale du trafic sur les ferries comme sur les navettes.

Les comportements de vacances ont fortement évolué, le développement des vols low-cost concurrence l'utilisation de la voiture pour traverser la Manche.

Les études prévoyaient un détournement du trafic voyageurs vers le tunnel de 40% en 2003. En fait, la part du tunnel en voyageurs a été de 13%

Trafic ferroviaire voyageurs

Il a connu un premier plafond en 2000, puis s'est remis à croître depuis 2003 à un rythme moyen de 4% pour les 6 dernières années. On constate un tassement avec +1% de 2010 à 2011. A noter que le trafic des trains (Eurostar) qui a doublé depuis 20 ans, a dépassé depuis 2006 celui des navettes.

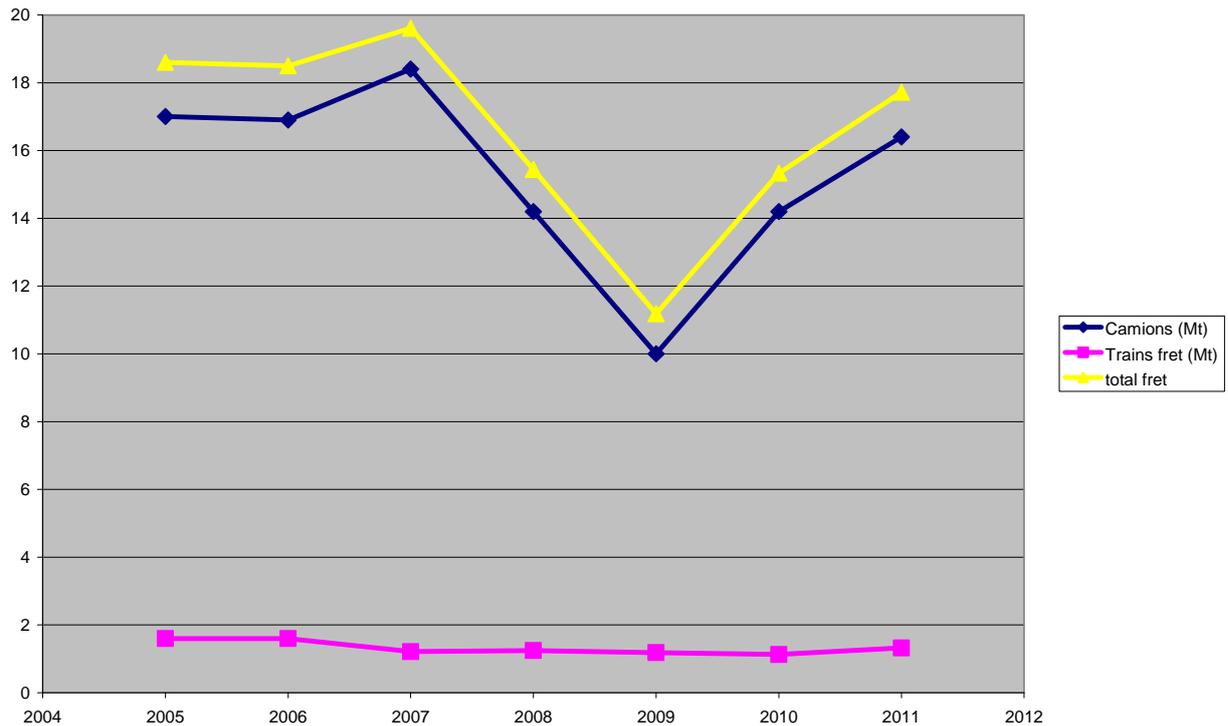
3.1.2. Fret

Le transport de marchandises entre le Continent et la Grande Bretagne est d'environ 90 Mt/an.

La prévision faite en 1985 pour le Tunnel portait sur 19 Mt en 2003. Le trafic réel (comme rappelé ci-dessus) a été de 17,6 Mt , proche de la prévision, mais avec une inversion au bénéfice des navettes, qui connaissent une progression plus rapide que les trains

	Trafic fret 2003	Trafic réel 2003	Trafic 2011
Trafic Tunnel	18,9	17,6	17,72
Dont navettes	7,5 (40%)	15,9 (90%)	16,40 (92%)
Dont trains	11,4 (60%)	1,7 (10%)	1,32 (8%)

Le fret ferroviaire Transmanche capte donc aujourd'hui moins de 2% du marché (1,32 Mt/100 Mt environ)



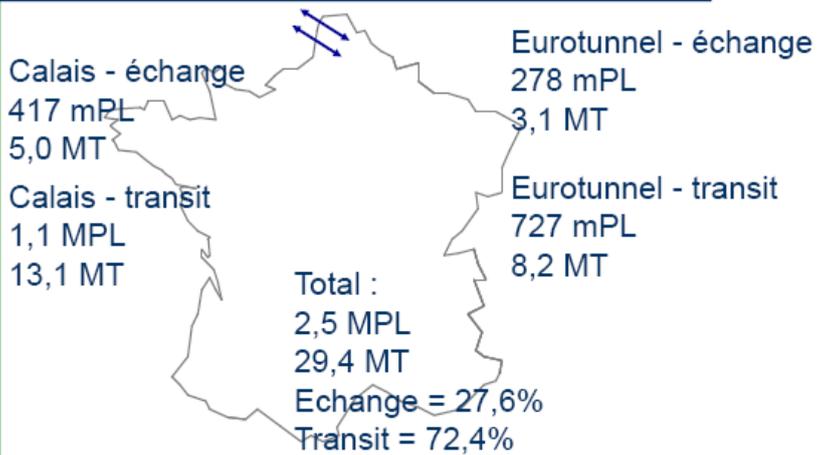
On relèvera l'inversion entre trains et navettes : dans les prévisions, 1/3 du trafic était assuré par les navettes (donc par camions) et 2/3 par des trains de fret. Dans la réalité, le trafic ferroviaire de fret n'a jamais décollé, malgré l'ouverture à la concurrence, et les camions représentent plus de 90% du trafic sur le Tunnel. Cette évolution bénéficie largement à Eurotunnel, qui exploite les navettes.

Le trafic fret devrait, après correction de la chute de 2009, revenir aux alentours de 18 Mt.

L'enquête transit (enquête aux points frontières réalisée par la France en 2010 en coordination avec les autres pays de l'Union Européenne) constate un trafic de 2,5 M poids lourds sur le Déroit, répartis en 1 M PL dans le tunnel (40%), et 1,5 M par les ferries à Calais².

² Il s'agit du trafic de transit à l'exclusion du trafic ayant pour provenance/origine la France.

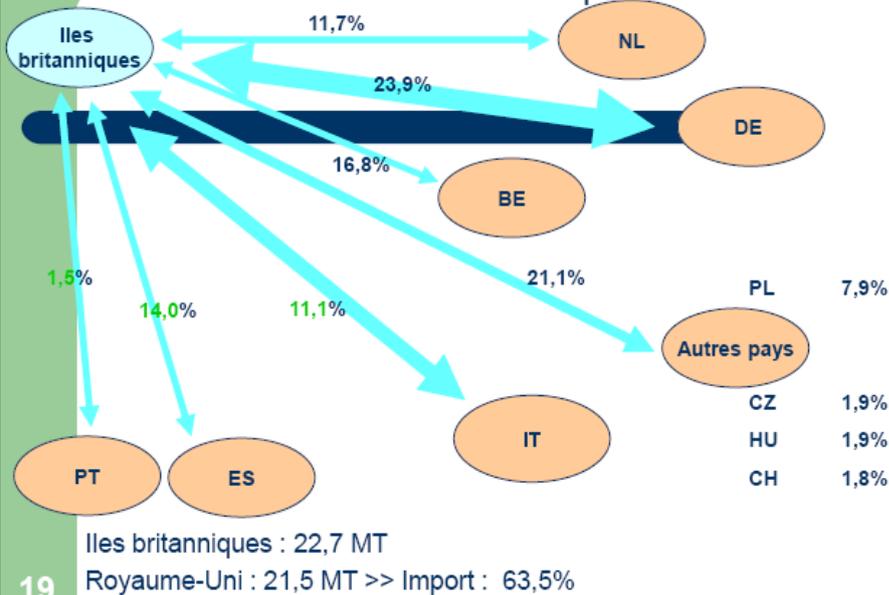
Trafics et tonnages transmanche



10

Transit – volet spatial

Tonnages en transit de/vers les îles britanniques



19

Nb : ces chiffres concernent le seul trafic de transit, càd traversant la France en provenance ou à destination des Iles Britanniques.

Les comptes d'Eurotunnel confirment que l'activité ferroviaire fret est marginale :

En millions d'euros	2011	%
Taux de change €/£	1,148	
Navettes	399	58
Réseau ferroviaire	278	40
- dont péages fret		2
	9,978	
- dont péages Eurostar		98
	268	
Autres revenus	10	2
Total revenus liaison fixe	687	100

3.2. Le financement des investissements

Le financement de la construction d'Eurotunnel a connu plusieurs phases, avec une augmentation très significative des besoins de financement par rapport au plan initial compte tenu de la nécessité de couvrir des surcoûts d'investissement dans un premier temps, puis de restructurer la dette face à la menace de dépôt d'exploitation et la charge de la dette.

En grandes masses, le plan de financement initial bouclé en 1987 avant le lancement des travaux et acquisitions de matériels, estimés à l'époque à FRF 48 739 million³ (EUR 9 182 millions) comprenait des fonds propres – capital – à hauteur de FRF 10 230 million (EUR 1 560 million) et un ensemble d'emprunts bancaires à long terme pour un total de FRF 50 000 million (EUR 7 622 million). A l'achèvement du tunnel en août 1994, le coût de l'investissement avait crû significativement pour atteindre l'équivalent de EUR 13 555 million, et les financements levés comprenaient alors l'équivalent de EUR 3 601 million de capital et EUR 10 205 million d'emprunts apportés par un ensemble de banques internationales et la BEI.

Après l'entrée en service du service ferroviaire transmanche – navettes voitures particulières, autocars et poids lourds, et services de trains à grande vitesse exploités par BRB et la SNCF – et du fait de l'insuffisance des recettes par rapport aux charges d'Eurotunnel, une restructuration des financements s'est avérée nécessaire. Elle s'est faite en deux temps. En premier lieu, suite à l'arrêt du paiement des intérêts de la dette par la société à compter de septembre 1995, une augmentation de capital en juillet 1997, précédée par une réduction du capital antérieur de FRF 12 232 million (y compris primes d'émission) à FRF 3 956 million (EUR 603 million), a levé FRF 8 972 million (EUR 1 368 million) auprès des banques du pool bancaire par conversion de dettes. Cette opération a été accompagnée en novembre de la même année par une émission d'obligations pour FRF 19 782 million (EUR 3 016 million) et une réduction de la dette bancaire à FRF 48 288 million (EUR 7 361 million) soit 62,62 pour cent de la dette initiale.

Comme la charge de la dette demeurait excessive par rapport aux ressources d'Eurotunnel, le 13 juillet 2006 la société a demandé au tribunal de commerce de Paris de placer l'entreprise sous sa protection dans le cadre d'une Procédure de Sauvegarde. Une seconde restructuration plus drastique s'est alors avérée

³ Les montants chiffrés en Livre Sterling ont été convertis en FRF au taux de change de référence (10) retenu par Eurotunnel pour la présentation de ses comptes et bilans prévisionnels.

nécessaire. Elle a conduit à la réduction des EUR 9,4 milliard de dettes bancaires au 31 décembre 2006 à EUR 4 164 million, refinancés par une série d'emprunts bancaires auprès d'un nouveau pool bancaire international et dont les échéances de remboursement s'étagent entre 2041 et 2050. Depuis cette date, seules des opérations d'optimisation de la dette ont été menées, par rachat de certaines portions et émissions de nouvelle dette en substitution à certaines occasions. L'endettement long terme d'Eurotunnel au 31 décembre 2011 se montait à EUR 3 872 million.

Ces grandes étapes sont détaillées ci-dessous, le détail des opérations de levée de capitaux se trouvant en Annexe C.

Le financement d'Eurotunnel a été levé en totalité sur les marchés de capitaux et bancaires sans aucune contribution des gouvernements de France et de Grande - Bretagne.

Le financement initial de FRF 60 230 million (EUR 9 182 million) levé entre 1985 et 1987 avait été calé sur une estimation du besoin de financement de FRF 48 739 million (EUR 7 430 million) dont environ FRF 28 400 million (EUR 4 330 million) pour les travaux, au moment de la signature du contrat de construction le 13 août 1986. Les fonds ont été levés par étapes, sous la forme suivante:

- Capital pour un équivalent de FRF 10 230 million (EUR 1 560 million), suite aux opérations suivantes :

a) Capital de FRF 460 million (EUR 70 million) apporté en mai 1986 par les entreprises du BTP et banques promouvant le projet : Bouygues, Dumez, SAE, SGE, SPIE-Batignolles, Crédit Lyonnais, BNP, et Banque Indosuez côté français; Balfour Beatty, Costain, Tarmac Construction, Taylor Woodrow, Winpey, Granada Group, Mobil Oil, Nat West et Midland côté britannique. Ces fonds ont servi à couvrir les coûts de préparation de l'appel d'offres de concession et les études initiales.

b) Placement privé de FRF 2 060 million (EUR 314 million) de capital en octobre 1986 (Equity II) auprès d'investisseurs institutionnels pour couvrir le coût de la poursuite des études jusqu'à la levée de fonds en bourse.

c) Placement en bourse de FRF 7 700 million (EUR 1 174 million) en novembre 1987 auprès du grand public, à la bourse de Londres et à la bourse de Paris.

- Prêts bancaires de FRF 50 000 million (EUR 7 622 million) signés le 4 novembre 1987, dont FRF 10 000 million de crédit standby pour faire face à des augmentations de coûts non prévues. Initialement souscrits par 50 banques ils ont été ultérieurement syndiqués auprès d'un groupe de près de 220 banques internationales.

Des financements complémentaires ont dû être levés pendant la période de construction pour couvrir la dérive des coûts d'investissement ayant porté les immobilisations mises en concession à FRF 79 525,87 million (EUR 12 124 million) à l'achèvement de l'ouvrage en août 1994 ayant porté les immobilisations inscrites au bilan 1994 à FRF 94 573 million (EUR 14 418 million). Ces financements ont représenté environ FRF 41 952 million (EUR 6 395 million) sous forme de:

- Capital supplémentaire de FRF 13 140 million (EUR 2 005 million) via deux augmentations de capital comme suit:

a) Augmentation de FRF 5 600 (EUR 855 million) le 3 décembre 1990.

b) Augmentation de FRF 7 540 million (EUR 1150 million) en mai 1994, essentiellement auprès d'actionnaires individuels (Bombardier, le fabricant des navettes apporte EUR 53 million).

Le montant total de capital plus prime d'émission apparaissant au bilan 1994 était de FRF 25 225 million (EUR 3 845 million).

- Prêts bancaires supplémentaires équivalant à FRF 28 812 million (EUR 4 392 million):

(i) FRF 17 335 million (EUR 2 642 million) le 25 octobre 1990 par tirages supplémentaires sur les prêts en place.

(ii) FRF 3 000 million (EUR 457 million) apportés à cette même date par la Banque Européenne d'Investissement, en sus des FRF 10 000 million (EUR 1 525 million) garantis par des lettres de crédit bancaires prises en compte dans le montant des dettes bancaires.

(iii) FRF 2 000 million (EUR 305 million) par la CECA en novembre 1991.

(iv) FRF 6 477 million (EUR 987 million) en mai 1994 sous forme de dette senior apportée par un pool de 60 banques.

L'endettement total d'Eurotunnel en décembre 1994, tel qu'apparaissant au bilan, était l'équivalent de EUR 10 203 million.

Suite à l'incapacité de l'entreprise Eurotunnel à assurer le service de la dette bancaire et sa décision en septembre 1995 de suspendre le paiement des intérêts, une restructuration financière a été engagée en 1997. Conclue par un vote de l'assemblée des actionnaires le 10 juillet 1997 et son approbation par les banques le 26 novembre 1997, elle a donné un ballon d'oxygène à Eurotunnel en levant, momentanément en fait, l'hypothèque d'un dépôt de bilan. Cette restructuration s'est faite de la manière suivante:

- Capital: réduction de son montant dans un premier temps de FRF 12 232 million (y compris primes d'émission) à FRF 3 956 million (EUR 603 million) puis augmentation de capital de FRF 8 972 million (EUR 1 368 million) souscrite par les banques du pool bancaire par conversion de dettes.

- Dette: émission d'obligations pour FRF 19 782 million (EUR 3016 million) et réduction de la dette bancaire à FRF 48 288 million (EUR 7 361 million) soit 62,62 pourcent de la dette initiale, dont 34 779 million (EUR 5 302 million) en dette junior, soit 45,10 pourcent du montant avant conversion. Plusieurs opérations ont eu lieu en concomitance :

(a) Emission d'obligations remboursables en actions (ORA) pour FRF 8 972 million (EUR 1368 million) en faveur des prêteurs par conversion de dette.

(b) Emission d'obligations participantes en faveur des prêteurs pour FRF 10 810 million (EUR 1648 million) par conversion de dette.

(c) Conversion de 11,68 pourcent de la dette bancaire en capital (voir plus haut).

(d) Conversion de 11,68 pourcent de la dette bancaire en ORA (voir plus haut).

(e) Conversion de 14,02 pourcent de la dette bancaire en obligations participantes (voir plus haut).

(f) Conversion de 17,52 pourcent de la dette bancaire en crédit à taux révisable, soit FRF13 509 million (EUR 2059 million).

Le solde de la dette bancaire, soit FRF 34 779 million (EUR 5 302 million) est régie par une convention de crédit révisée.

Entre 1997 et 2005, Eurotunnel procède à une série d'augmentations de capital se montant à EUR 901 million et de rachats de dettes, tant obligataires que senior, réduisant la dette au bilan du 31 décembre 2005 à EUR 8 981 million, dont EUR 1 257 million d'obligations participantes, EUR 673 million de crédit à taux révisable, EUR 785 million d'avances et obligations de stabilisation, et EUR 6 265 million pour les différentes dettes bancaires et assimilées.

Du fait d'incertitudes croissantes sur la continuité de l'exploitation après 2006, le Conseil d'Administration décide le 13 juillet 2006 de demander au Tribunal de commerce de Paris de placer l'entreprise sous sa protection dans le cadre d'une Procédure de Sauvegarde (définie par la loi n° 2005-845 du 26 juillet 2005). Des négociations se sont alors engagées pour aboutir à une nouvelle restructuration financière. Le plan, basé sur les accords conclus avec les actionnaires et les banques et entériné par le Tribunal de Commerce le 15 janvier 2007, a consisté en une restructuration des EUR 9 073 million de dettes au 30 septembre 2006, les réduisant à EUR 4 164 million par annulation de 54 pour cent de son montant et refinancement partiel en provenance et à leur refinancement par un ensemble de nouveaux emprunts bancaires auprès d'un pool bancaire international différent du groupe de banques initial. Les échéances de ces dettes s'étagent entre 2041 et 2050. En complément, Eurotunnel a émis des obligations remboursables en action pour un montant de EUR 1 870 million, dont EUR 1 154 million rachetables.

La restructuration de 2007 ayant stabilisé la situation financière d'Eurotunnel, la société a procédé depuis à une augmentation de capital de EUR 800 million le 28 mai 2008 et diverses opérations de gestion active de sa dette, comprenant notamment l'émission le 6 mars 2008 de EUR 800 million de titres subordonnés remboursables en actions à échéance de 18 mois (converties en totalité). Ces deux opérations ont permis le remboursement et rachat de EUR 1 549 million d'obligations remboursables en actions. Au 31 décembre 2011, le bilan se présentait comme suit:

- Capitaux propres de EUR EUR 2 400 million, dont EUR 1 994 million de capital et primes d'émission.

3 199 million

- Dettes long terme de EUR 3 872 million (rachat de dettes avec décote pour un montant de EUR 144 million en 2011), dont EUR 272 million sous forme d'obligations à taux variable.

3.3. Les travaux à la charge des Réseaux

Le RUC a fixé des règles de répartition des coûts entre Eurotunnel et les Réseaux.

Les Réseaux et Eurotunnel ont donc prévu dans cet accord des modalités de répartition des Coûts d'exploitation, incluant explicitement les dépenses de renouvellement (Capex renewals).

Il s'agit, à notre connaissance, du seul exemple où le gestionnaire d'infrastructure (Eurotunnel) fait participer l'exploitant (Eurostar) au renouvellement des ouvrages, dans la mesure où ceux-ci ne sont pas prévus pour durer autant que la concession.

Le RUC a été complété par un accord transactionnel en date du 23 décembre 2005, qui précise les conditions de répartition des coûts d'exploitation mais confirme les principes cités ci-dessus. Une réunion annuelle entre Eurotunnel et les réseaux permet d'arrêter la répartition après discussion.

Ce système tout à fait original trouve sa justification dans la méconnaissance qu'avaient au lancement de l'opération les partenaires des coûts d'entretien et de maintenance d'un tel ouvrage. A ce stade de l'analyse, il soulève quatre questions.

1) Les directives européennes distinguent clairement le rôle du gestionnaire d'infrastructure (GI) et celui des entreprises ferroviaires (EF), le GI percevant des redevances auprès des EF en contrepartie d'un droit d'accès. En ce sens, la directive 91/440 indique que la redevance d'utilisation « calculée de manière à éviter toute discrimination entre entreprises ferroviaires, peut notamment tenir compte du kilométrage, de la composition du train ainsi que de toute contrainte particulière due à des facteurs tels que la vitesse, la charge de l'essieu et le niveau ou la période d'utilisation de l'infrastructure ».

Le processus décrit dans le RUC associe les EF à la maintenance de l'infrastructure et peut les appeler à contribuer à des dépenses d'investissement. On peut s'interroger sur sa compatibilité aux orientations européennes.

En fait, la directive 2001/14 a introduit la possibilité pour le GI de demander à l'EF de garantir la réalisation d'investissements :

Article 8 – 1 : « Pour des projets d'investissement spécifiques qui seront réalisés à l'avenir ou dont la réalisation ne remonte pas à plus de quinze ans avant l'entrée en vigueur de la présente directive, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en oeuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements. »

2) Une seconde question est de savoir comment la démarche détaillée par le RUC pourra s'appliquer aux nouveaux entrants.

Dans la pratique, la discussion annuelle d'une clef de répartition forfaitaire des investissements (en %) entre GI et EF prend la forme aujourd'hui (et depuis l'ouverture du tunnel) d'une discussion bilatérale entre Eurotunnel et Eurostar, dont un procès-verbal doit être dressé⁴. L'arrivée d'un nouvel entrant, qui ne serait pas partie au RUC, ne semble pas remettre en cause l'application de l'article 8-1, mais imposera d'élargir la négociation, afin d'éviter toute discrimination.

⁴ Il n'a pas été donné communication à la date de rédaction du présent rapport, des PV des réunions concernant les 5 derniers exercices, que le CBE a demandés séparément au GI et à l'EF.

La possibilité d'examen des programmes d'investissement ouverte aux Réseaux ne doit pas introduire de distorsion de concurrence importante avec les nouveaux entrants. A défaut, ceux-ci pourraient saisir la CIG, autorité de régulation, afin d'obtenir toute clarification.

3) La pratique de répartition des dépenses d'investissement est-elle conforme aux dispositions du RUC ?

Le RUC prévoit une répartition des dépenses d'exploitation en diverses rubriques. Il semble toutefois que dans la pratique la répartition des dépenses fournie par Eurotunnel utilise une autre nomenclature. L'analyse détaillée de ces éléments, que le comité n'a pas été en mesure de faire, en l'absence d'informations détaillées sur ce point, sera nécessaire pour apprécier le niveau des redevances facturées par Eurotunnel aux EF.

4) Les entreprises de fret ne sont pas partie au RUC, et ne participent donc pas directement au financement des renouvellements. Une clarification devra être apportée sur les conditions d'intégration de la part des charges revenant à Eurotunnel (après déduction de la participation des Réseaux) dans les redevances, ainsi que sur l'amortissement des dépenses correspondantes. En effet, la participation des Réseaux en capital aux dépenses équivaut du point de vue comptable à un apport de subvention dont il convient de préciser la prise en compte en déduction de la dépense amortissable.

De même, la prise en compte de ces différents éléments dans la tarification des navettes est également à préciser.

3.4 Calcul des charges exigibles dans le cadre du RUC

Les charges payées par les entreprises ferroviaires (passagers et fret) dans le cadre du RUC regroupent trois composantes :

1. Une charge fixe annuelle
2. Un péage variant en fonction du nombre de passagers ou de tonnes de fret
3. Une contribution aux coûts opérationnels d'Eurotunnel

Chaque composante est calculée de la façon suivante (cf. le diagramme ci-dessous).

1. Charge annuelle fixe

Au démarrage des services ferroviaires en 1994, le niveau de la charge annuelle fixe a été fixé à 7M d'unités de compte. Aux termes du RUC, ce niveau a été révisé à la baisse de 1,1% par an.

La valeur de l'unité de compte a été fixée à 1£ plus 11,7 FF en 1994. Aux termes du RUC, cette valeur a par la suite été ajustée annuellement en fonction du taux de l'inflation (RPI pour les £, IMP pour les FF puis les €).

La charge annuelle totale est répartie entre les opérateurs passagers, qui en paient 72,5%, et les opérateurs fret, qui en paient 27,5%.

2. Péage variable

Au démarrage des services en 1994, le RUC a fixé le niveau du péage variable à 3,5 unités de compte par passager et jusqu'à 3 unités de compte par tonne de fret. Aux termes du RUC, le nombre d'unités de compte par passager et par tonne de fret a été révisé à la baisse de 1,1% par an.

Aux termes du RUC, le péage variable est calculé en multipliant le nombre de passagers ou de tonnes transportés par un opérateur donné par le nombre d'unités de compte réajustées. De cette façon, la valeur réelle du péage variable diminue de 1,1% par an.

3. Contribution aux coûts opérationnels

A la différence des redevances fixes et variables, cette composante des charges n'est pas calculée en unités de compte, mais en £ et en € sur la base des coûts réels encourus par Eurotunnel en relation avec les services ferroviaires, selon huit rubriques décrites dans le RUC :

- i. Energie
- ii. Assurances
- iii. « CAPEX » entretien et renouvellement
- iv. « OPEX » entretien et renouvellement
- v. Impôts et taxes
- vi. Signalisation
- vii. Contrôle des trains
- viii. Direction et administration (finances, ressources humaines, etc)

A la suite de l'accord de 2006 les rubriques iv à viii ont été amalgamées pour former un montant unique qui est ajusté annuellement en fonction du RPI (£) et de l'IMP (€). Cette partie des charges est désignée par un vocable français, « le forfait ».

Concernant l'énergie et les assurances, l'accord de 2006 a fixé le pourcentage des coûts réels encourus annuellement par Eurotunnel à payer par les entreprises ferroviaires. Dans cette partie des charges, les réseaux payent 13% des coûts annuels d'énergie, et 18% des coûts annuels d'assurance encourus par Eurotunnel.

La proportion des coûts payée par les Réseaux au titre des dépenses d'investissement d'Eurotunnel (« CAPEX ») est négociée projet par projet et fait l'objet d'un accord annuel.

La contribution des Réseaux à chaque composante des coûts opérationnels est répartie (comme la charge fixe annuelle) sur la base de 72,5% pour les opérateurs passagers et 27,5% pour les opérateurs frets. La contribution fret est payée directement par les gouvernements, et non par les opérateurs eux-mêmes.

NB: Le RUC comprenait une clause prévoyant une "charge minimale d'utilisation" applicable jusqu'en 2005 inclus. Cette charge était fixée à un niveau fondé sur les prévisions de trafic pour le Tunnel à partir de 1994. Elle devait être payée par les

Réseaux en lieu et place de la charge fixe annuelle et des péages variables dans le cas où le total de la charge fixe et des péages annuels était inférieur à la valeur de la charge minimale d'usage. Etant donné que le trafic a été largement inférieur aux prévisions, la charge minimale annuelle a été appliquée de 1994 à 2005. La clause de charge minimale annuelle a expiré en 2005, conformément au RUC. Elle était sans relation avec l'accord de 2006, puisque la contribution des Réseaux aux coûts opérationnels n'était pas affectée par la charge minimale annuelle.

Fixed annual usage charge

Set by RUC

Measured in units of account (UA)

Original value = £1 + 11.7FF

Original quantity = £7m UA

Annual calculation =

Value (subject to RPI-1.1%)

multiplied by

Quantity (-1.1%)

divided between

Passenger RUs (72.5%)

Freight RUs (27.5%)

Variable toll

Set by RUC

Measured in UA

Original value = £1 + 11.7FF

Original quantity = 3.5UA per pax or

0.25 to 3UA per tonne

Annual calculation =

Quantity -1.1%

multiplied by

Number of pax or

Tonnes of freight

Opex contribution

Set by 2006 agreement

Measured in £ + €

Based on actual costs

Annual calculation =

Costs

divided between

passenger RUs (72.5%)

and freight RUs

(27.5%)*

NB: Freight contribution paid by DfT and SNCF

Total RUC annual charge

Forfait / Fixed Sum

Based on indicative Eurotunnel costs for: support and management functions; rates and taxes; signalling and train control

Fixed in 2006 at £13.4m + €28.2m, inflated annually by RPI (£) and IMP (€)

Energy

Fixed in 2006 at 13% of total annual Eurotunnel energy costs

Insurance

Fixed in 2006 at 18% of total annual Eurotunnel insurance costs

Renewals (Capex)

Costs of individual projects for a given year apportioned case-by-case between Shuttles (Eurotunnel) and Railways (all operators) following annual negotiation

4. Enquête sur le suivi du marché

Contexte

Comme toutes les instances de régulation, la CIG est tenue⁵ de suivre d'une manière proactive l'état du marché des services ferroviaires dans la zone de sa juridiction. Le 3 mai 2012, par délégation de la CIG, le comité binational économique a lancé une enquête visant les entreprises ferroviaires de passagers et de fret, ainsi que leurs clients, les gestionnaires d'infrastructure associés, les instances représentatives et les principales parties prenantes du marché du Tunnel sous la Manche.

Le CBE a reçu onze réponses, provenant d'un échantillon suffisamment représentatif des groupes mentionnés ci-dessus – et comprenant aussi bien des acteurs existants que des acteurs potentiels. Les réponses, précédées d'un résumé, sont insérées à l'annexe D.

Résumé des conclusions de l'enquête

Accès à l'infrastructure – ligne et attribution des sillons

Les réponses à cette question ont été contrastées. En général, les opérateurs fret ont été plus positifs que les opérateurs passagers. Tous ont reconnu que le RUC et le Document de référence réseau (DRR) contenaient un processus de répartition des sillons clairement défini ; néanmoins les opérateurs passagers, tant existants que potentiels, sont inquiets des incohérences potentielles entre le RUC et le DRR. Les opérateurs existants ont également signalé un certain manque de transparence dans la priorisation des sillons en cas de perturbation du réseau.

Accès aux infrastructures de service

Cette question a suscité peu de réponses, ce qui reflète peut être le fait qu'Eurotunnel ne fournit pas beaucoup d'infrastructures de service aux opérateurs. Les organismes qui ont répondu – notamment les opérateurs de fret – ont généralement exprimé une opinion positive sur l'accessibilité des infrastructures existantes.

Structure de la tarification d'accès à l'infrastructure

Dans leurs réponses, les organismes qui sont parties au RUC ont été plus critiques de la structure de la tarification que ceux qui sont (potentiellement) soumis au DRR. Le RUC a suscité des préoccupations portant sur sa conformité à la législation européenne et son adaptation à la libéralisation du marché.

⁵ La Directive 91/440/CE amendée par la Directive 2001/12/CE, Article 10.7 stipule :

“Sans préjudice des réglementations communautaire et nationales relatives à la politique de la concurrence et des institutions compétentes en la matière, l'organisme réglementaire créé conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ou tout autre organisme disposant du même degré d'indépendance, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire..”

Niveau des redevances – fret

Tous les opérateurs de fret ont relevé que les redevances d'accès au Tunnel restent très élevées par comparaison avec les infrastructures adjacentes ou les modes de transport concurrent (par exemple les ferries). Une réponse mentionne le problème supplémentaire de la redevance sûreté que RFF (le gestionnaire d'infrastructure du réseau français) a commencé à percevoir début 2012 sur les services de fret transmanche.

Niveau des redevances –passagers

Les opérateurs actuels et potentiels critiquent unanimement et avec vigueur le niveau des redevances passagers. Ce dernier est perçu comme un obstacle significatif au développement de nouveaux services. Les réponses signalent notamment que le niveau des redevances se compare négativement avec celui des infrastructures adjacentes et des autres modes de transport (par exemple le transport aérien à courte distance).

Autorisation du matériel roulant

Dans une situation où un seul type de matériel est autorisé et utilisé dans le Tunnel, tant pour les trains de passagers que les locomotives de fret, il n'est sans doute pas surprenant que cette question ait suscité des réactions négatives, aussi détaillées qu'étendues. Les réactions se sont focalisées sur deux aspects de la question, tous deux considérés comme des obstacles potentiels au développement de nouveaux services.

- a) Les exigences supplémentaires que la CIG impose aux opérateurs pour leurs véhicules (fret et passagers) – objet de critiques négatives portant sur leur nécessité, leur transparence et leur coût.
- b) La procédure à suivre pour justifier du respect de ces exigences auprès de la CIG – critiquée pour son opacité, sa lenteur, et son coût.

Délivrance des licences aux entreprises ferroviaires

Cette question n'a suscité que très peu de réponses, probablement parce qu'il n'est pas nécessaire de posséder une licence supplémentaire pour utiliser le Tunnel (et que la CIG n'a aucun rôle dans la délivrance des licences).

Certification de sécurité des entreprises ferroviaires

Les réponses à cette question ont été contrastées. L'opérateur actuel des trains de passagers (dont la certification vient d'être renouvelée par la CIG) a porté un jugement très positif sur la procédure de la CIG et les indications reçues. Les opérateurs potentiels (de même qu'un organisme représentatif des entreprises ferroviaires) ont critiqué l'opacité, le coût et la lenteur de la procédure, reflétant ainsi les difficultés et retards bien connus que les opérateurs potentiels ont éprouvés dans leur demande de certification.

Qualité de l'infrastructure

Concernant la qualité de l'infrastructure du Tunnel et le niveau des investissements faits par Eurotunnel pour maintenir cette qualité et son propre niveau de performance, les réponses sont généralement positives. Toutefois, plusieurs demandent à Eurotunnel de promouvoir une plus grande harmonisation technique. L'opérateur actuel des trains de passagers a également exprimé certaines préoccupations sur la répartition des coûts d'amélioration de l'infrastructure.

Conclusions

Selon les parties prenantes, les obstacles d'ordre réglementaire en matière de technique et de sécurité freinent le développement du marché dans le Tunnel de manière beaucoup plus significative que la structure et le niveau des redevances d'accès.

Il n'est peut être pas surprenant que les préoccupations liées aux facteurs qui font obstacle à un premier accès au marché soient plus présentes chez les opérateurs potentiels (et les bénéficiaires potentiels de nouveaux services) que celles qui concernent le niveau et la structure des redevances, lesquelles n'entrent en application qu'après l'ouverture des services. Avec l'aide d'Eurotunnel, la CIG a entrepris un gros travail de clarification et simplification des exigences techniques et des exigences de sécurité applicables au matériel roulant qui emprunte le Tunnel. Ce travail devrait être achevé à l'automne 2012, et il serait intéressant d'évaluer son impact sur le marché quand cette enquête aura lieu à nouveau.

Les remarques qui précèdent ne doivent pas conduire à sous estimer l'impact des redevances sur le marché : il est clair qu'Eurotunnel a encore beaucoup à faire pour convaincre ses clients (actuels et potentiels) que le niveau élevé de ses redevances est justifiable, qu'elles sont établies conformément à la législation européenne applicable, et qu'elles garantissent aux différents utilisateurs du Tunnel un champ de concurrence équitable. Il n'est pas indifférent de noter que l'entreprise ferroviaire de passagers existante est beaucoup plus préoccupée par les redevances que par les obstacles techniques et réglementaires à l'accès au marché.

5. Liste des auditions et demandes d'information

Résumé

La méthode de travail du CBE pour effectuer une surveillance proactive des conditions d'accès au Tunnel comprend trois domaines d'activité :

- Examen des informations qui appartiennent au domaine public (par exemple, informations qu'Eurotunnel et les opérateurs publient afin de satisfaire à d'autres obligations réglementaires) ;
- Demandes d'information auprès d'Eurotunnel, conformément aux obligations et aux pouvoirs de la CIG en tant qu'organisme de contrôle, et analyse des informations fournies ;

- Réunions régulières avec Eurotunnel et les opérateurs pour approfondir les informations que nous avons obtenues, afin de vérifier notre compréhension et de débattre de nos points de vue naissants.

(Cela n'inclut pas l'activité de surveillance du marché effectuée par le Comité binational économique, qui est décrite au Chapitre 3.2 du présent rapport.)

Le CBE est également chargé, conformément à la législation, de conseiller la CIG au sujet des éventuel(le)s appels/plaintes émanant de parties qui s'estiment lésées par les dispositions d'accès au Tunnel. Il convient de noter que la CIG n'a reçu aucun(e) appel/plainte officiel(le) pendant la période couverte par le présent rapport.

Une liste complète des sources d'informations du CBE est indiquée ci-après.

Réunions

Date (lieu)	Participants			
	CBE	Eurotunnel	Eurostar	Autre
4 novembre 2011 (Paris)	✓	✓		
12 janvier 2012 (Londres)	✓	✓		
16 février 2012 (Paris)	✓		✓	
8 mars 2012 (Londres)	✓	✓		
10 mai 2012 (Londres)	✓		✓	
23 mai 2012 (Londres)	✓	✓		
8 juin 2012 (vidéoconférence)	✓			
29 juin 2012 (Paris)	✓	✓		

Le CBE a tenu huit réunions pendant la période couverte par le présent rapport. Toutes les réunions du CBE ont atteint le quorum (c'est-à-dire que les deux coprésidents étaient présents). Puisque le principal objet du présent rapport était les coûts d'exploitation d'Eurotunnel et son cadre de tarification, Eurotunnel a très régulièrement été invité à participer aux réunions du CBE. Le CBE a été heureux de constater une amélioration de la qualité de la participation d'Eurotunnel à ces réunions à mesure que l'année de travail avançait.

Par ailleurs, puisqu'il était essentiel de comprendre l'incidence des dispositions d'accès d'Eurotunnel sur les opérateurs, le CBE a également rencontré Eurostar (le principal utilisateur de services ferroviaires d'Eurotunnel) à deux reprises. Le CBE remercie Eurostar pour le temps et les efforts consacrés à ces échanges productifs.

Le CBE est disposé à collaborer plus régulièrement avec d'autres utilisateurs actuels ou potentiels du Tunnel. L'activité de surveillance du marché effectuée par le CBE (voir le Chapitre 3.2) devrait stimuler davantage de contacts officiels avec eux.

Demandes d'information : Eurotunnel

Date de la demande	Sujet	Auteur	Délai pour la réponse d'ET	Date de la réponse d'ET
16 novembre 2011	Convention d'utilisation	CEC	9 décembre 2011	Pas de réponse
1er février 2012	Suivi de la lettre du 17 novembre	CIG	29 février 2012	Pas de réponse
20 février 2012	Suivi et clarification des questions relatives au RUC	CEC	29 février 2012	6 mars 2012
27 avril 2012	Coûts d'exploitation d'ET	CEC	16 mai 2012	Pas de réponse
28 mai 2012	Suivi de la lettre du 27 avril et de la réunion du 23 mai	CEC	Fin juin 2012	29 juin 2012

Remarque : le présent tableau ne couvre que les demandes d'information directement relatives au présent rapport, qui traite de l'application du cadre de tarification existant. Le CBE (et la CIG) ont également engagé une correspondance détaillée avec Eurotunnel au sujet de l'élaboration du Document de référence du réseau (Network Statement), et avec Eurotunnel et Eurostar concernant le rôle de la CIG dans la surveillance des dispositions.

Informations appartenant au domaine public

États financiers et "Document d'enregistrement" de Groupe Eurotunnel SA pour 2011
<http://www.eurotunnelgroup.com/uk/shareholders-and-investors/get-sa/regulated-information/annual-financial-reports/>

Rapports financiers semestriels d'Eurotunnel
<http://www.eurotunnelgroup.com/uk/shareholders-and-investors/get-sa/regulated-information/half-yearly-financial-reports/>

Informations trimestrielles et annuelles concernant le trafic et le chiffre d'affaires pour 2011
<http://www.eurotunnelgroup.com/uk/shareholders-and-investors/get-sa/regulated-information/Quarterly-financial-information/>

Voir en annexe E un résumé des données financières du groupe.

6. Conclusions

Suite au travail que nous avons réalisé et aux informations collectées, nous avons pu formuler un certain nombre de conclusions relatives aux questions décrites dans le présent rapport.

Le RUC est-il un accord-cadre ?

Nous avons regardé si le RUC était un accord-cadre.

Selon l'article 2 de la directive 2001/14/CE, un accord cadre est défini comme :
« un accord général juridiquement contraignant conclu sur la base du droit public ou privé et définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'organisme de répartition en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ».

Dans l'article 2, un « candidat » est défini comme une entreprise ferroviaire agréée, ou un regroupement international d'entreprises ferroviaires titulaires d'une licence, ou encore toute personne physique ou morale ou entité ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure pour l'exploitation d'un service ferroviaire.

On peut donc dire que les deux réseaux nationaux, British Rail Board et la SNCF, sont des « candidats ». De même, le RUC est un accord juridiquement contraignant qui fixe les droits et obligations de British Rail Board et de la SNCF (en tant que candidats) et des concessionnaires (en tant que gestionnaire d'infrastructure), en ce qui concerne la capacité de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer au Tunnel sous la Manche, pour une période dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. Selon l'article 17 de la Directive 2001/14, les accords-cadres qui peuvent être conclus avec un candidat précisent « les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service ».

Nous avons noté que le RUC est un accord entre les Concessionnaires et les deux réseaux nationaux (British Railway Board et la SNCF). Les réseaux, à leur tour, ont dévolu certains droits contenus dans le RUC à Eurostar, qui est également un « candidat » au sens de la Directive 2001/14/CE, à l'origine en tant que regroupement international d'entreprises ferroviaires, et actuellement en tant qu'entreprise ferroviaire titulaire d'une licence, et Eurostar utilise ces droits pour exploiter un service ferroviaire dans le Tunnel sous la Manche. Le RUC prévoit un tel usage de l'infrastructure pour une longue période, et détermine les termes de cet usage. **En conséquence, nous estimons que les caractéristiques du RUC coïncident avec la définition de l'accord-cadre.**

La durée du RUC est-elle compatible avec les exigences juridiques ?

L'Article 2(4) de la Directive 2007/58/CE stipule :

« L'Article 17(5) [de la Directive 2001/14/CE] est remplacé par le texte suivant :

« 5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

5 bis. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 24 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités — notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons — qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 27.

À partir du 1er janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 30 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord. »

A la lumière des dispositions énoncées ci-dessus, nous nous sommes penchés sur la durée du RUC. Nous constatons que, puisque le RUC est antérieur à la législation, les parties n'auraient pas pu prévoir ces exigences réglementaires avec une quelconque précision. Cependant, nous notons qu'« une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement ». Nous nous sommes donc demandé si le RUC entrait dans cette catégorie. Ce faisant, nous soulignons que la directive ne prescrit pas de formule ou de méthode quantitative à utiliser pour calculer avec précision la durée admissible. L'approche de la directive est plutôt qualitative, car elle décrit simplement les circonstances dans lesquelles une durée de plus de quinze ans est admissible. Mais elle ne précise pas non plus de durée maximale.

Nous considérons que le Tunnel sous la Manche est un cas exceptionnel, pour un certain nombre de raisons :

- C'était un élément d'infrastructure ferroviaire entièrement nouveau lorsque les parties ont conclu le RUC ;
- Il a été construit sans subventions publiques et a donc dépendu entièrement des financements du secteur privé ;
- La nature du projet induisait intrinsèquement un risque plus élevé du point de vue de sa construction ;
- La nature du projet entraînait également un risque intrinsèquement plus élevé du fait que le projet nécessitait l'élaboration d'un flux ferroviaire totalement

- nouveau ;
- L'ampleur et la portée des risques associés sont, logiquement, devenus plus clairs depuis que le projet a démarré.

En outre, en référence à la législation :

- Il s'agissait d'un investissement important (10,54 milliards de livres sterling) ;
- Il s'agissait d'un investissement à long terme (la Concession était initialement de 65 ans) ;
- L'investissement était couvert par un engagement contractuel (le Contrat de Concession entre les Concessionnaires et les gouvernements français et britannique) ;
- L'investissement n'est que partiellement consacré au développement de l'infrastructure ferroviaire ;
- Le coût de l'investissement supporté par le gestionnaire d'infrastructure a été réduit après coup sous l'effet de la restructuration de la dette d'Eurotunnel.

Cette analyse nous pousse à croire que, si le RUC avait été conclu alors que la législation actuelle était déjà en vigueur, il aurait certainement pu prétendre à une durée considérablement supérieure à quinze ans. La durée réelle aurait manifestement été une question à soumettre au jugement du régulateur, qui l'aurait exercé en tenant compte du volume exact de l'investissement, de la nature des risques associés et de la période probable de l'investissement. D'après nos connaissances actuelles, la durée de 65 ans convenue semble longue – mais pas au point d'être clairement incompatible avec la législation.

Droits d'accès

Jusqu'à présent, nous n'avons pu tirer que quelques conclusions préliminaires concernant la structure des droits d'accès d'Eurotunnel. Nous insistons sur ce caractère préliminaire car nous sommes toujours en train d'étudier les informations fournies par Eurotunnel. En outre, dans certains cas, le travail effectué jusqu'à ce jour nous a montré la nécessité de procéder à des enquêtes complémentaires avant d'arrêter notre opinion. Nous avons maintenant commencé à travailler sur une première analyse générale des coûts d'Eurotunnel. Une fois terminée, cette analyse devrait nous permettre d'évaluer de manière approximative jusqu'à quel point les coûts d'Eurotunnel sont les coûts directement encourus en relation avec le trafic ferroviaire ; jusqu'à quel point ils sont liés aux coûts à long terme des infrastructures utilisées par les Réseaux ; et enfin jusqu'à quel point le revenu d'Eurotunnel provenant des droits d'accès dépasse la somme de ces deux catégories de coûts.

Malheureusement, alors que nous avons prévu de terminer cette première évaluation à temps pour le présent rapport, Eurotunnel n'a pas réussi à nous fournir les informations dont nous avons besoin dans les délais requis, ce qui ne nous a pas permis de terminer notre travail. **Nous prévoyons donc de produire un rapport complémentaire d'ici fin octobre 2012 avec nos conclusions supplémentaires.**

Structure de tarification

Le RUC permet un calcul très précis des droits d'accès, qui comprennent :

- un élément fixe, pour le recouvrement d'un certain nombre de dépenses en relation avec l'exploitation, l'entretien et le renouvellement (affectés selon une base ad hoc), et
- un péage voyageur ou un péage fret, respectivement pour les Trains de voyageurs et de fret.

Le péage, qui pour Eurostar, s'élève à environ 75 % du total de ses droits d'accès, fait l'objet d'une formule « RPI- X ». Cette formule a eu pour effet de réduire de 17 % le coût réel du péage passagers pendant la période d'exploitation du Tunnel. Le fait qu'une partie aussi importante des droits d'accès fasse l'objet d'une réduction annuelle en termes réels est totalement compatible avec l'exigence juridique qui veut que le gestionnaire de l'infrastructure soit incité à améliorer son efficacité et qu'il répercute les bénéfices de cette amélioration aux entreprises ferroviaires qui utilisent les infrastructures. Cependant, ce péage est également très inhabituel, car il peut potentiellement affecter la capacité de nouveaux opérateurs à entrer sur le marché. Cela est dû au fait que le coût d'utilisation du Tunnel varie en fonction du nombre de passagers d'un train : un train complètement rempli coûte plus cher qu'un train à moitié vide, alors qu'il n'entraîne pratiquement aucun impact supplémentaire sur les coûts d'Eurotunnel.

Nous n'avons pas tiré de conclusions définitives concernant l'incidence de ce droit d'accès. D'une part, il pourrait encourager les nouveaux entrants, en diminuant les droits à payer pour les trains en phase initiale, lorsque le marché est encore en développement. D'autre part, il rend la tâche plus difficile aux opérateurs qui souhaiteraient remplir leurs trains en offrant des billets à bas prix pour attirer des passagers supplémentaires. Avant de décider si ces droits d'accès sont, d'une manière ou d'une autre, anticoncurrentiels, nous devons examiner les éléments montrant leur incidence sur le marché.

Outre le calcul des droits d'accès qu'il effectue, pour les utilisateurs actuels, au moyen des mécanismes prévus dans le RUC, Eurotunnel publie un Document de référence réseau, qui indique les droits qui s'appliqueraient aux nouveaux utilisateurs éventuels. À ce jour, ces droits n'ont pas été appliqués à des opérateurs passagers, mais ils l'ont été à des opérateurs de fret ferroviaire. De ce fait, pour les opérateurs passagers, il existe actuellement une différence potentielle entre les droits acquittés au titre du RUC et les droits indiqués dans le Document de référence réseau. Ces derniers sont calculés par Eurotunnel dans le but d'être aussi proches que possible des charges qui, selon les prévisions, devront être payées au titre du RUC pour l'année en question. Eurotunnel nous a expliqué que, dans la pratique, il ne devrait y avoir aucune différence entre les deux. Cependant, il nous reste à comprendre précisément comme ce processus fonctionne.

Eurotunnel a confirmé bien comprendre la nécessité de s'assurer que les droits d'accès acquittés par les entreprises ferroviaires ne sont pas discriminatoires. Eurotunnel pense respecter déjà cette obligation, mais reconnaît que les mécanismes utilisés sont loin d'être transparents.

Le Comité binational économique propose de poursuivre, au-delà de la présente étape, le travail engagé avec Eurotunnel afin de :

- préciser les conditions actuelles d'application de la tarification, dans le souci de confirmer qu'elle est appliquée de manière homogène et non discriminatoire à l'ensemble des opérateurs,
- parvenir à une plus grande transparence dans les justifications et comptes rendus,
- examiner comment il serait possible d'appliquer les termes du RUC ou d'un contrat-cadre similaire à tous les opérateurs qui utilisent le Tunnel.

Annexe B – Incidents affectant l'exploitation du Tunnel

Extrait des rapports d'activité du Tunnel pour 2008 et 2009

Rapport d'activité ET 2008

La réduction inopinée de la capacité disponible au dernier trimestre, conséquence de l'incendie, a eu un impact défavorable sur le trafic. Le chiffre d'affaires des Navettes baisse de 7 % en 2008, à taux de change constant par rapport à l'année précédente. Au cours du premier semestre 2008, le trafic des camions avait pourtant progressé de 7 %. Pour limiter les conséquences de l'indisponibilité de l'intervalle 6, Eurotunnel a fait le choix de privilégier ses clients transporteurs sous contrat dans le but de maintenir un service de qualité alors que l'offre était momentanément réduite. L'optimisation de la capacité disponible a permis de limiter la baisse du nombre de camions transportés au cours du quatrième trimestre 2008 à 45 %, tandis que la réduction de capacité était de l'ordre de 50 %.

Par ailleurs, la politique de tarification a permis une légère augmentation des prix moyens au cours de l'année, qui a partiellement compensé la réduction de 11 % du trafic sur l'année.

En dépit d'une augmentation du trafic au premier semestre 2008 de 4 %, l'activité «voitures» est finalement en réduction de 11 % sur l'année. Pour le quatrième trimestre 2008, la réduction du nombre de véhicules transportés (- 37 %) est inférieure à celle de la capacité (- 50 %).

La tarification dynamique a permis une augmentation des prix moyens de l'activité «voitures » au cours de l'année, sans toutefois compenser la réduction du volume d'activité de 11 %.

Rapport d'activité ET 2009

Reflète du ralentissement conjoncturel, le marché transmanche du transport des camions est en baisse d'environ 20 % par rapport à l'année 2007 (dernière année de référence). À cause de l'absence de renouvellement par un certain nombre de transporteurs de leur contrat annuel en fin d'année 2008 et de l'effet de la crise économique sur le marché, le trafic des Navettes Camions est en diminution de 39 % en 2009 par rapport à 2008. En revanche, le trafic a augmenté au quatrième trimestre (+ 12 % par rapport au quatrième trimestre 2008, au cours duquel se déroulaient les travaux de reconstruction d'une partie du Tunnel, alors partiellement fermé), et le deuxième semestre montre un redressement significatif, avec une hausse de 17 % par rapport au semestre précédent, malgré des restrictions de circulation routière imposées du fait des conditions hivernales de fin d'année.

L'activité des Navettes Passagers (voitures) est en légère augmentation (+ 0,5 % pour les voitures) sur l'année, la baisse enregistrée au premier semestre ayant été compensée par la forte croissance observée au second semestre. Le quatrième trimestre 2009 a vu Groupe Eurotunnel regagner des parts de marché sur le trafic

transmanche des voitures. Le trafic autocars s'inscrit en légère baisse sur l'année (- 2 %).

Deux semaines après la réouverture de l'intervalle 6 du tunnel sous la Manche, Eurostar a repris un service complet le 23 février 2009. Le nombre de passagers ayant emprunté le Lien Fixe à bord de ces trains rapides au premier semestre 2009 était en baisse de 6 % par rapport à la même période de l'année précédente, mais la croissance du trafic aux troisième et quatrième trimestres (+ 9 % et + 8 % respectivement) s'est traduite par une augmentation du trafic en année pleine de 1 % par rapport à 2008. Cette tendance positive est constatée en dépit de la panne de cinq trains Eurostar le 18 décembre 2009 et les très fortes perturbations de service qui ont suivi.

Annexe C – Détail des opérations de financement

(Montants en million Euros⁶)

Date des opérations financières	Capitaux propres	Dettes		Commentaires
		Obligations	Dette bancaire	
Financement initial <ul style="list-style-type: none"> • Mai 1986: apport en capital des actionnaires • Octobre 1986: placement privé • Novembre 1987: placement en bourse • Novembre 1987: prêt bancaire 	460 314 1174		7 622	
Période 1987 - 1995 <ul style="list-style-type: none"> • Décembre 1990: augmentation de capital • Octobre 1990: augmentation des prêts • Octobre 1990: prêt BEI • Novembre 1991: prêt CECA 	855		2 642 457 305	

⁶ Pour les opérations antérieures à la création de l'Euro le 1er janvier 1999 le montant est calculé sur la base de taux de conversion de référence GBP/FRF de 10 et EUR/FRF de 6,55957.

<ul style="list-style-type: none"> • Mai 1994: augmentation de capital • Mai 1994: augmentation des prêts 	1150		987	<p>Au 31 décembre 1994, le capital augmenté des primes d'émissions se montait à l'équivalent de EUR 3 845 million et la dette à EUR 12 220 million.</p>
Restructuration de 1995 - 1997				
<ul style="list-style-type: none"> • Juillet 1997: Augmentation de capital 	1 368			
<ul style="list-style-type: none"> • Novembre 1997: émission d'obligations remboursables en actions 		1 368		
<ul style="list-style-type: none"> • Novembre 1997: émission d'obligations participantes 		1648		
<ul style="list-style-type: none"> • Novembre 1997: réduction de la dette bancaire 			- 4394	
Période 1997 - 2005				
<ul style="list-style-type: none"> • Rachat de d'obligations participantes 		-189		
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de capital 	396			
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de capital 	250			
<ul style="list-style-type: none"> • Emission d'avances de stabilisation 			40	
<ul style="list-style-type: none"> • Remboursement anticipé d'obligations remboursables en actions 		-188		
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de capital 	255			
<ul style="list-style-type: none"> • Rachat de million d'obligations participantes 		- 167		
<ul style="list-style-type: none"> • Rachat de crédits à taux révisable 			- 306	

<ul style="list-style-type: none"> • Rachat d'avances de stabilisation. • Rachat de dettes • Titrisation de EUR 1 800 million de dette junior avec une décote de 27 pourcent. • Remboursement de dettes et ORU • Emission d'obligations • Rachat de dettes • Réduction de dettes par opérations de leasing 		<p>?</p> <p>1 137</p>	<p>- 25</p> <p>- 15,25</p> <p>?</p> <p>- 1 291</p> <p>- 219</p>	Total = 686 million
<p>Restructuration de 2006-2007</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la dette • Emission d'obligations remboursables en actions • Emprunt 			<p>9073</p> <p>1 870</p> <p>4164</p>	Dont 4 164 million refinancés
<p>Opérations ultérieures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de capital • Emission de TSRA • Remboursement et rachat d'ORA 	800	<p>800</p> <p>- 1549</p>		

Annexe D – Enquête 2012 de la CIG sur la situation de marché – Réponses

Remarque concernant les données

Dix réponses ont été reçues [11 lorsque celle de HS1 arrivera] :

- 4 réponses de clients ou d'opérateurs fret ;
- 4 réponses d'opérateurs passagers ou d'organes représentatifs des Entreprises Ferroviaires (EF) passagers ;
- 1 réponse d'un constructeur de matériel roulant ;
- [1 réponse d'un responsable d'une infrastructure adjacente]
- 1 réponse d'une association professionnelle.

Les répondants n'étaient pas obligés de répondre à toutes les questions. La plupart des répondants ont concentré leurs réponses sur les domaines qui les concernent directement - par exemple, les opérateurs passagers n'ont généralement pas fait de commentaires sur les tarifs pour le fret, et vice versa.

Les réponses ont été enregistrées comme neutres lorsque le sujet n'avait pas d'impact ou un impact neutre sur le répondant.

Section des questions à choix multiples

	1 Très nég.	2 Nég.	3 NA/Neutre	4 Pos.	5 Très pos.
Accès – Attribution des sillons		✓✓	✓✓✓	✓	✓
Accès – Infrastructures de service			✓✓✓✓	✓✓	✓
Structure de tarification	✓✓	✓✓	✓	✓✓	✓
Niveau des redevances – Fret		✓✓✓	✓✓✓✓		✓
Niveau des redevances – Pax	✓✓✓✓✓		✓✓		
Certification du matériel roulant	✓	✓✓✓	✓✓✓✓		
Délivrance des licences EF		✓	✓✓✓✓✓	✓	✓
Certification de sécurité EF	✓	✓✓	✓✓✓✓		✓
Qualité de l'infrastructure			✓✓✓✓	✓✓	✓✓
Autre					
Processus réglementaire	✓				
Document de référence réseau				✓	

Section des commentaires en texte libre

Sujet	Positif		Négatif
Attribution d'accès	SNCF ; DBS		NS ; EIL
Infrastructures de service	SNCF		
Structure de tarification	SNCF		EIL
Niveau de tarification – Marchandises			SNCF ; DBS ;
Niveau de tarification – Pax			DB ; NS ; EIL
Autorisation Matériel Roulant	EIL		SNCF ; DBS ; DB ; NS ; ATOC ; Siemens
Attribution des licences EF			
Certificats de sécurité	EIL		DBS ; DB ; ATOC
Qualité de l'infrastructure	SNCF		
Autre :			
Connectivité/disponibilité des correspondances			SNCB ; NS
Redevance sûreté de RFF			SNCB
Questions liées à la sûreté/aux contrôles frontaliers			NS
Compatibilité technique			Siemens

Conclusions

- Réponses largement positives concernant la qualité/les performances de l'infrastructure
- Opinions (étonnamment ?) positives concernant la clarté de la tarification et l'attribution des sillons pour le fret.
- Les opérateurs passagers ont indiqué que, du fait du niveau élevé des tarifs, ils ont du mal à élaborer des propositions commerciales attractives et des services profitables vers de nouvelles destinations.
- Les clients/opérateurs fret ont insisté sur le fait que les tarifs/coûts étaient très élevés par rapport aux autres modes de transport transmanche (ainsi que par rapport à d'autres réseaux).
- Le manque de réactivité et de clarté concernant les processus réglementaires de sécurité est une barrière aussi importante, voire plus, que le niveau élevé des tarifs, car il entraîne des coûts supplémentaires et d'importants risques pour les projets.

- Une meilleure cohérence entre les règles/exigences techniques pour le matériel roulant et les normes européennes permettrait d'augmenter le trafic (en rendant les processus d'autorisation plus faciles et moins coûteux, et en élargissant les types possibles de trafic autorisé).

- La délivrance des licences n'est pas un problème car aucune licence d'exploitation supplémentaire n'est requise pour circuler dans le Tunnel.

Annexe E – Information financière sur Eurotunnel pour 2011

Le chiffre d'affaires consolidé d'Eurotunnel pour l'exercice 2011 est de 845 millions d'euros (m€), en augmentation de 115 m€ (16 %) par rapport à l'exercice 2010 et de 87 m€ à périmètre constant.⁷

Cette augmentation découle de la croissance tant du Lien Fixe que d'Europorte, ainsi que de la comptabilisation de 9 m€ d'autres revenus reçus au titre des indemnités d'assurance relatives aux pertes d'exploitation suite à l'incendie de 2008.

La marge d'exploitation et le résultat opérationnel courant d'Eurotunnel ont augmenté de 70 m€ pour atteindre respectivement 403 m€ et 247 m€. Le résultat opérationnel a atteint 272 m€, soit une augmentation de 85 m€, dont un total de 29 m€ pour les indemnités d'assurance relatives à l'incendie de 2008.

Le coût brut du service de la dette a augmenté de 15 m€, principalement à cause de l'impact de l'augmentation des taux d'inflation sur la revalorisation de la valeur nominale de la tranche indexée de la dette, même si les intérêts payés sont restés relativement stables, à 211 m€.

Le résultat net consolidé d'Eurotunnel de l'exercice 2011 est un profit de 11 m€, à comparer à une perte de 58 m€ pour l'exercice 2010.

CHIFFRE D'AFFAIRES

À 687 m€, le chiffre d'affaires du Lien Fixe de l'exercice 2011 est en croissance de 54 m€ (9 %) par rapport à 2010.

À 158 m€, le chiffre d'affaires du segment Europorte a augmenté de 33 m€ (26 %) à périmètre constant.

ACTIVITE DU LIEN FIXE

Navettes

À 399 m€ en 2011, le chiffre d'affaires Navettes augmente de 10 % par rapport à 2010. Globalement le marché transmanche des camions a continué de progresser en 2011 : +5 % par rapport à 2010. Il reste néanmoins toujours inférieur d'environ 12 % au niveau observé en 2007, avant la crise économique. Le nombre de camions transportés par les Navettes en 2011 a progressé de 16 % par rapport à 2010, et la part de marché transmanche du service Navettes Camions a augmenté d'environ 3,6 points pour atteindre plus de 38 % et se stabiliser à un niveau similaire à celui d'avant l'incendie de 2008.

Le marché transmanche des voitures est en légère contraction (-0,4 %) sur l'année 2011 par rapport à 2010 où il avait été dopé par les conséquences de l'éruption du

⁷ « À périmètre constant » signifie que les valeurs comparées ont été ajustées par la prise en compte du chiffre d'affaires (28 m€) et les charges d'exploitation (27 m€) de GB Railfreight pour la période janvier à mai 2010.

volcan islandais sur le transport aérien. Malgré cette tendance du marché, le trafic du Shuttle continue de progresser ; le nombre de voitures transportées en 2011 est en augmentation de 6 % et sa part de marché est en amélioration d'environ 3 points à plus de 46 %.

Réseau ferroviaire

Eurotunnel a réalisé un revenu de 278 m€ grâce aux trains de voyageurs Eurostar et aux trains de marchandises en 2011, en augmentation de 7 % par rapport à 2010.

En 2011, le nombre de voyageurs Eurostar, en atteignant 9,68 millions, a connu une hausse de 1,6 % par rapport à 2010. Le développement de nouveaux services de trains de marchandises empruntant le Tunnel en 2011 a permis une croissance du trafic de 14 % en nombre de Trains (par rapport à 2010). Cette croissance comprend, d'une part, la création de nouvelles dessertes intermodales et, d'autre part, l'apport ponctuel du transport d'acier aux deuxième et troisième trimestres.

Marge d'exploitation (EBITDA ⁸)

La marge d'exploitation de 403 m€ est en progression de 21 % par rapport à 2010, dont 9 m€ au titre des indemnités d'assurance relatives aux pertes d'exploitation suite à l'incendie de septembre 2008, reçues et comptabilisées en 2011.

Achats et charges externes

À 267 m€, les achats et charges externes en 2011 ont augmenté de 16 m€ (7 %) à périmètre constant, en raison notamment :

d'une hausse de 24 m€ des coûts liés à la croissance de l'activité et à l'investissement en formation des conducteurs de trains en vue du démarrage de nouveaux contrats en 2012 et au-delà d'une diminution de 8 m€ des coûts du Lien Fixe, due essentiellement à une baisse des primes d'assurance et des taxes locales françaises, partiellement compensée par une légère augmentation des coûts d'énergie et de maintenance.

Résultat opérationnel (EBITDA)

Au total, les dotations aux amortissements de l'exercice 2011 sont restées stables par rapport à 2010, l'augmentation résultant de l'investissement en matériel roulant pour les filiales, compensée par une légère baisse des autres amortissements.

Les autres produits opérationnels nets de 25 m€ sont constitués essentiellement d'un montant de 20 m€ au titre de l'indemnisation définitive du matériel roulant considéré comme non réparable à la suite de l'incendie de 2008 et mis au rebut au cours des exercices 2008 et 2009. Le résultat opérationnel de l'année 2011 est positif de 272 m€, contre 187 m€ en 2010.

Coût de l'endettement financier net

⁸ Résultat net avant intérêts, impôts, dépréciations et amortissement

Les produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie sont en diminution de 3 m€ en 2011, ce qui correspond aux intérêts de retard reçus en 2010 sur un remboursement de TVA britannique, partiellement compensés par 0,8 m€ d'intérêts reçus sur les obligations à taux variable achetées au second semestre 2011.

A 268 m€ pour l'exercice 2011, le coût de l'endettement financier brut est en augmentation de 15 m€ par rapport à 2010 à taux de change constant en raison du taux d'inflation britannique (5,4 % sur 2011) et de l'impact qui en découle sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière.

L'augmentation des charges d'intérêt est sans incidence sur les flux de trésorerie liés aux intérêts payés en 2011 sur l'emprunt à long terme et sur les contrats de couverture associés, qui restent relativement stables à 211 m€ car l'impact de l'indexation du principal ne donne lieu à une sortie de trésorerie que lors de son remboursement.

Résultat net

Le résultat net consolidé d'Eurotunnel de l'exercice 2011 est un profit de 11 m€, à comparer à une perte de 58 m€ pour l'exercice 2010.

Flux de trésorerie

Le Free Cash Flow ⁹ généré en 2011 s'élève à 132 m€. Au 31 décembre 2011, la trésorerie et équivalents de trésorerie d'Eurotunnel s'élevaient à 276 m€, contre 316 m€ au 31 décembre 2010, après l'achat d'obligations à taux variable pour un montant de 128 m€, le rachat des actions propres pour un montant de 40 m€ et des dépenses d'investissements d'un montant de 98 m€.

Comparaison des comptes de résultat

Exercices clos le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2011

Le tableau ci-dessous décrit les produits d'exploitation des exercices clos en 2010 et en 2011.

En millions d'euros Taux de change €/£	2011	2010	% variation 2011/2010
Navettes	399	361	+10
Réseau ferroviaire	278	262	+7
Autres revenus	10	10	=
Sous-total Lien Fixe	687	633	+9
Europorte	158	97	+63
Chiffre d'affaires	845	730	+16
Autres produits d'exploitation (indemnités)	9	0	

⁹ Le Free Cash Flow tel que défini par le Groupe, est le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles diminué du flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement (hors acquisitions de titres de participation) et du flux de trésorerie net relatif au service de la dette (emprunt à long terme et contrats de couverture de taux) et augmenté des intérêts reçus (sur Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers).

d'assurance pour les pertes d'exploitation)			
Total produits d'exploitation	854	730	+17
Achats et charges externes	-267	-232	+15
Charges de personnel	-184	-165	+12
Marge d'exploitation (EBITDA)	403	333	+21
Amortissements	-156	-156	=
Résultat opérationnel courant	247	177	+40
Autres produits opérationnels nets	25	10	
Résultat opérationnel (EBIT)	272	187	
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	4	7	
Coût de l'endettement financier brut	-268	-253	+6
Coût de l'endettement financier net	-264	-246	+7
Autres produits financiers nets et impôt	3	1	
Groupe Eurotunnel : Résultat : profit / perte	11	-58	

Chiffre d'affaires par trimestre

Les tableaux ci-dessous décomposent par trimestre les revenus présentés ci-dessus.
1^{er} trimestre

CHIFFRE D'AFFAIRES En millions d'euros	1 ^{er} trimestre 2011 (non audité)	1 ^{er} trimestre 2010 recalculé	% variation
Navettes	81,7	71,6	+14
Réseau ferroviaire	59,9	57,0	+5
Autres revenus	1,9	1,9	-1
Sous-total Concession	143,5	130,5	+10
Europorte	35,7	14,3	+150
Chiffre d'affaires	179,2	144,8	+24

2^e trimestre

CHIFFRE D'AFFAIRES En millions d'euros	2 ^e trimestre 2011 (non audité)	2 ^e trimestre 2010 recalculé	% variation
Navettes	100,2	94,7	+6
Réseau ferroviaire	76,7	66,6	+15
Autres revenus	3,4	2,3	+45
Sous-total Concession	180,3	163,6	+10
Europorte	36,6	15,4	+139
Chiffre d'affaires	216,9	179	+21

3^e trimestre

CHIFFRE D'AFFAIRES En millions d'euros	3 ^e trimestre 2011 (non audité)	3 ^e trimestre 2010 recalculé	% variation
Navettes	116,5	108,1	+8
Réseau ferroviaire	73,7	69,2	+6
Autres revenus	2,0	2,8	-28
Sous-total Concession	192,2	180,1	+7
Europorte	39,5	30,4	+30
Chiffre d'affaires	231,7	210,5	+10

4^e trimestre

CHIFFRE D'AFFAIRES En millions d'euros	3 ^e trimestre 2011 (non audité)	3 ^e trimestre 2010 recalculé	% variation
Navettes	100,5	88,1	+14
Réseau ferroviaire	68,1	68,2	0
Autres revenus	2,4	2,5	-4
Sous-total Concession	171,0	158,8	+8
Europorte	46,0	31,2	+48
Chiffre d'affaires	217,0	190,0	+14