

**CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION
COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA
MANCHE**

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

**M.E.D.D.E.
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche
Arche Sud
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX
Téléphone: 01.40.81.78.73
Télécopie: 01.40.81.78.79**

11 April 2014

Jean-Alexis Souvras
IGC Co-ordinator
Eurotunnel
UK Terminal
Ashford Road
Folkestone
KENT
CT18 8XX

Cc: Jean-Pierre Ramirez

Ref: 14/15/01

EUROTUNNEL NETWORK STATEMENT 2015

In response to the Eurotunnel's consultation of 13 November 2013 on its draft Network Statement 2015, the Channel Tunnel Intergovernmental Commission (IGC) sent its first comments to Eurotunnel by letter of 10 December 2013.

On 30 January 2014, Eurotunnel sent the IGC a detailed table showing the IGC's comments, along with Eurotunnel's responses and the subsequent changes introduced to the draft Network Statement as a result of these exchanges.

That same table is enclosed with this letter, with the addition of a column showing the final comments of the IGC.

The IGC would like to thank Eurotunnel for the positive and constructive spirit in which this work has been undertaken. It notes with satisfaction the many explanations and clarifications to the Network Statement and does not doubt that they will be useful to all stakeholders.

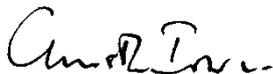
In accordance with the terms of the IGC's decision of 25 October 2013, in its capacity as regulatory body for the Channel Fixed Link under Directive 2001/14/EC, the IGC will continue to ensure that the Network Statement contains a sufficient level of detail regarding the charging principles applicable to the Fixed Link, as well as the methodology, rules and, where appropriate, the scales used for their application.

This letter and the table in its final form will be posted on the IGC website.

I am copying this letter to François Barry-Delongchamps, Head of the French Delegation to the IGC, to Brian Kogan and Michel Bellier, co-chairs of the IGC's Joint Economic Committee, and to

Pierre Garnier and Caroline Wake, Chairman and Head of the UK Delegation to the Channel Tunnel Safety Authority respectively.

Yours sincerely,



Christopher Irwin
Chairman, IGC

Traduction:

Objet : document de Référence Réseau Eurotunnel 2015

En réponse à la consultation initiée par Eurotunnel le 13 novembre 2013 au sujet de son projet de Document de Référence Réseau 2015, la CIG a fait parvenir ses premiers commentaires à Eurotunnel dans sa lettre du 10 décembre 2013.

Le 30 janvier 2014, Eurotunnel a transmis à la CIG un tableau détaillé reprenant les commentaires de la CIG, ses propres réactions et les modifications introduites dans le projet de DRR à la suite de ces échanges.

Ce même tableau, complété par une colonne contenant les commentaires finals de la CIG, est joint au présent courrier.

La CIG tient à remercier Eurotunnel de l'esprit positif et constructif dans lequel ce travail a été effectué. Elle prend note avec satisfaction des nombreux éclaircissements et précisions introduits dans le DRR et ne doute pas qu'ils seront utiles à l'ensemble des parties prenantes.

Conformément aux termes de la Décision rendue par la CIG le 25 octobre 2013 en sa qualité d'organe de contrôle du lien fixe trans-Manche au sens de la Directive 2001/14, la CIG continuera à veiller à ce que le DRR présente avec un niveau de détail suffisant les principes de tarification applicables à la liaison fixe ainsi que la méthode, la réglementation, et le cas échéant les barèmes utilisés pour leur application.

La présente lettre ainsi que le tableau sous sa forme finale seront mis en ligne sur le site internet de la CIG.

J'adresse copie de ce courrier à François Barry-Delongchamp, chef de la délégation française à la Commission intergouvernementale, à Brian Kogan et Michel Bellier, co-présidents du Comité Binational Economique de la CIG, ainsi qu'à Pierre Garnier et Caroline Wake, respectivement Président et chef de la délégation du Royaume-Uni au Comité de Sécurité.

Je vous prie de bien vouloir agréer l'expression de ma considération distinguée.

Signed,

Christopher Irwin
Président, CIG

Channel Fixed Link Railway Network

Consultation on Eurotunnel Network Statement 2015 / Document de Référence du Réseau Eurotunnel 2015

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
1.2	This section should make clear that the 50% of capacity reserved for Railway Undertakings is reserved for <u>all</u> Railway Undertakings, not just by virtue of the RUC.	This amendment is sought for clarity.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel confirms its full agreement with the IGC that the capacity of the Channel Fixed Link railway network is open to <u>all RUs</u> without privilege or discrimination, and that this has applied from the outset.</p> <p>This quantification of the sharing of capacity at 50% between the rail and road networks originates from the RUC, which provides the charging framework and the capacity allocation framework for <u>all</u> trains from <u>all</u> RUs.</p>	The IGC is pleased to see that the principle of openness of available tunnel capacity to all railway companies clearly stated as requested.
1.2	The sentence “However, to this date, the incumbent operator EIL remains in a monopoly situation” should be amended to read “However, to this date, the incumbent operator EIL remains the sole passenger operator”.	It is more accurate to describe Eurostar as being the sole passenger operator at present	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
2.2 (and footnote on page 8)	This reference to the bi-national regulation on safety would benefit from making it clearer that the regulation was amended in February 2013. IGC also notes that it is no longer required to seek the opinion of Eurotunnel on applications, though we do expect that RUs will share applications with ET and that ET will make representations thereon to IGC should it wish to do so.	As part of the update of the bi-national regulation, which came into force in February 2013, the requirement for IGC to consult ET on safety certificate applications was removed (as this requirement cannot be found in the relevant Directives).	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
2.2	It is presumed that this reference to a “technical dossier” refers to the (amended) requirements set out in Chapter V of the bi-national regulation i.e. that rolling stock must be authorised by IGC in accordance with the relevant provisions of Directive 2008/57/EC (the Interoperability Directive). The references to rolling stock authorisation generally should be made clearer so as to avoid the erroneous impression that ET rather than IGC is responsible for rolling stock authorisations.	As part of the update of the bi-national regulation, which came into force in February 2013, the IGC must receive, process and decide applications for authorisations of vehicles already authorised in other Member States in accordance with Chapter V of the Interoperability Directive. It is apparent from at least one application received this year that some applicants are unaware that IGC and not ET is responsible for authorising vehicles for the Fixed Link.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u> Eurotunnel completely shares the objective of clarity on the respective responsibilities in the rolling stock authorisation process, and strives to enlighten the RUs, manufacturers and other interested parties at every opportunity.	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
2.2		It may also be helpful to add a link to the reference document of vehicle authorisation requirements published on the IGC's website.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
2.3	“Transec” is now known as “International Rail Security” and it has also moved office to: International Rail Security Department for Transport 2/34 Great Minster House 33 Horseferry Road London SW1P 4DR	This change of name and location has previously been advised to Eurotunnel.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u> Eurotunnel would be grateful to the IGC for continuing to advise it of any change in the postal or internet addresses of Public Authorities appearing in the NS.	
2.4	For clarity, this paragraph should refer to the ‘unified safety rules’ rather than ‘common rules’ or other variations	Eurotunnel has recently been part of a successful exercise with CTSA to identify the right rules (National Safety Rules and National Technical Rules) for the Channel Tunnel. It is only these notified rules that can correctly be described as “mandatory”.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes that, according to the usual terminology, "unified safety rules" applicable to the tunnel are defined by the states. The paragraph in question actually deals with operating rules for the tunnel, as defined by the infrastructure manager rules.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
2.7.2	The IGC notes that it does not agree with Eurotunnel's view (in footnote 10) that no framework agreement is in place. At any rate, the definition provided of a "framework agreement" is incomplete – notably omitting that such agreements may be struck with "other persons and/or legal entities with public service or commercial interest in procuring infrastructure capacity".	The IGC has repeatedly advised Eurotunnel of its view, endorsed by the Governments of the UK and France as well as the European Commission, that the Rail Usage Contract is a "framework agreement" as defined in Directive 2001/14/EC.	Eurotunnel would point out that the proposal to widen the definition of "Applicant" to "other persons" than the RUs and international groupings is not permitted by the current wording of the Bi-National Regulations of Transposition (and was not permitted by French Law until 2008). Eurotunnel confirms that the RUC provides the charging framework, capacity allocation framework, and general legal framework for access to the Channel Fixed Link applicable to & benefitting <u>all RUs</u> for the duration of the Concession Agreement.	IGC maintains that the usage contract, as a contract between the infrastructure manager and "applicants", is a framework agreement and not a charging framework within the meaning of Article 2 of Directive 2001/14/EC, the latter being the responsibility of governments
Chapter 3	The IGC welcomes ET's more comprehensive description of the network characteristics. However, section 3.13 might provide more encouragement to applicants if ET provided a clearer indication that many former requirements have been repealed.	Since the last network statement was published, the following developments have taken place: - The relevant TSIs have been updated; - IGC's reference document of vehicle authorisation requirements has been published; - There are no longer any specific requirements for freight wagons.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u> Eurotunnel, together with the IGC, equally welcomes the improvements and simplifications of requirements for authorisation of vehicles, as the unavailability of authorised cross-Channel rolling stock constitutes a major barrier to the development of services and competition, in particular for Passenger Trains.	
3.1	The IGC wishes to understand why the terminology "Cross-Channel Fixed Link" rather than "Channel Tunnel" has been used.	The term "Channel Tunnel" is used in the rest of the network statement.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u> The legally correct expression is Channel Fixed Link (Lien Fixe Transmanche).	The IGC notes the use of the legally-correct term "Channel Fixed Link" throughout the document.
3.2	The IGC suggests that sections 3.2 and 3.3 be combined, or that it be made clearer that the safety and service tunnel forms an integral part of the Channel Tunnel infrastructure.	The IGC considers that this will improve understanding of the Channel Tunnel network.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u> To avoid any confusion, the word "tunnel" is clarified as "running tunnel" or "service tunnel", eliminating the ambiguous expression of Channel Tunnel.	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Chapter 4	This section should make clear that the 50% of capacity reserved for Railway Undertakings is reserved for <u>all</u> Railway Undertakings, is not just by virtue of the RUC.	This amendment is sought for clarity	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel fully concurs with the IGC's comment to specify that the opening of Channel Fixed Link railway network capacity is indeed applicable to <u>all RUs</u> without privilege or discrimination.</p> <p>This guarantee of 50% of capacity for <u>all railway network users</u> is established by the RUC, which defines the framework for allocation of Channel Fixed Link capacities between road and rail modes (and which is thus reflected in "Principle A" of the charging framework).</p>	See comment on paragraph 2.7.2.
4.2.1	The first section of this paragraph contains the phrase "in programmed mode". Clarity on what is meant by this would be appreciated.	<p>The IGC made this comment on Eurotunnel's 2013 and 2014 network statements. We note the explanation provided by Eurotunnel for the 2014 network statement that: <i>"The term "in programmed mode" refers to train paths pre-loaded or "programmed" in advance into the Rail Traffic Management system, as opposed to train paths created manually in real time by Rail Control Centre operators as & when the train presents itself ready for circulation"</i>. It would be helpful if this clarification could be included in the network statement itself.</p>	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel has included this clarification as suggested by the IGC, having noted besides that this technical expression is well understood and commonly used by the RUs.</p>	The IGC notes the explanation given by Eurotunnel regarding the term "in programmed mode".

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
4.2.1	The fourth section of this paragraph should use the word “appeals” for the current “complaints”.	The IGC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 and 2014 network statements, and considers that it increases clarity and is consistent with the legislation, and with the language used in Eurotunnel’s own draft 2015 network statement at paragraph 4.3.5.	<p>This comment appears to have arisen from confusion: The 2 distinct terms “appeals” and “complaints” refer to 2 totally distinct contexts and subjects, one legal (4.3.5), the other operational (4.2.1):</p> <p><u>Complaints / disputes:</u> during the process of preparation of the annual timetable, the RU applies for capacities, and ET formulates in return an offer of paths. The RU may then respond to ET, accepting some of these paths, or complaining of difficulties posed by some of the proposed timings. This iterative process, if necessary in conjunction with IMs and other applicants, converges on finalising the annual service timetable, and leads to a decision by ET on allocation. Potential complaints / disputes by the RU are made as feedback to ET at any appropriate moment during this process.</p> <p><u>Appeal:</u> when a RU feels it has been wronged by an ET decision in the allocation of capacities, it may submit an appeal before the Regulatory Body, to assert that ET failed to apply (or incorrectly applied) the rules of the NS, or applied them in a discriminatory manner. This appeal is lodged with the IGC at any appropriate moment, selected by the RU.</p> <p>This distinction between operational and legal exchanges exists universally in the allocation process, and justifies the use of 2 distinct words.</p>	Regarding the vocabulary used in the "Schedule for Working Timetable" (paragraph 4) and "Dispute Resolution Process", in light of Eurotunnel’s explanation on this point, the IGC is content that the terms "claims" [complaints] and "appeals" [appeals] are used correctly in this context. The first refers to the settlement by the infrastructure manager, of difficulties or disputes that may arise regarding the allocation of train paths, the second to the formal process of appeal to the regulator.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
4.3.2	This describes the principles of the allocation of capacity. While noting that it is beneficial to highlight these principles, the IGC notes that some of them are subjective. That means there is presumably no guarantee that they will be applied fairly and without discrimination. The IGC will monitor how these principles are applied during financial year 2015.	The IGC noted this for Eurotunnel's 2013 and 2014 network statements. The IGC has noted and understood Eurotunnel's comments on this point provided in response to the IGC comments on the 2014 network statement. The IGC will continue to monitor the application of these principles.	Eurotunnel notes the IGC's duty to monitor these questions, and will co-operate fully in future verifications in respect of the practical application of these commitments. The process put in place by Eurotunnel for the application of the NS facilitates these verifications considerably (see NS Annex 7, table 3).	
4.3.5	The addition of the words "after the preceding phase" is legally incorrect and should be amended or deleted. While the IGC would encourage ET and applicants to resolve matters amicably on a bi-lateral basis, the right of appeal to IGC is not limited to cases where this route has been exhausted.	IGC would be at risk of legal challenge if we allow the impression to be given that we consent to ET's attempt to limit rights of appeal enshrined in our legislation.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u> Eurotunnel has included the proposed amendment, and is keen to point out that this expression was never intended to limit the Applicants' rights. This addition was a useful indication to Applicants that it is in their interest to raise any difficulty as early as possible during the annual timetable preparation process, otherwise they would find it hard to assert their rights in a late appeal (which would unreasonably penalise the rights of other Applicants).	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
4.6	This section states "Parties will meet regularly to discuss operational performance".	It would be helpful if the network statement could be modified to state precisely who these parties referred to are.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
5.3	The second paragraph states that the price of essential services is capped at 600 Euros (2007 prices).	The figure should be presented at the current value to improve clarity.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>The improvement proposed by the IGC has been made:</p> <p>The cap for a given year (2015 in this instance) brings immediate usefulness and convenience, albeit short-lived by nature, since the RU will rather check the price shown on the providers' monthly invoices.</p> <p>In parallel, the long term indexation formula carries particular importance for RUs, as it allows them to understand and anticipate the mechanism and future value of this capping essential for Open Access and greatly appreciated by the RUs.</p>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
5.3	In the fourth paragraph, the IGC would appreciate clarification on what is meant by “in due time”.	<p>The IGC noted this for Eurotunnel's 2014 network statement. We note Eurotunnel's comments on this point provided in response to the IGC comments on the 2014 network statement which said: <i>“Eurotunnel has noted this comment & wish from the JEC/CBE, which requires additional development work that Eurotunnel intends to consider & schedule alongside other developments & regulatory workload linked to the Network Statement.”</i></p> <p>The IGC is not aware of any movement from Eurotunnel on this point in the past year and would appreciate Eurotunnel setting out clear timescales for this piece of work. This point was also made to Eurotunnel in a letter from the IGC dated 12 February 2013.</p>	Eurotunnel intends to co-operate constructively with the IGC in establishing priorities for the cycle of bilateral work in 2014, and then working through them. This work programme should deal with the real barriers to development encountered by other RUs (including New Entrants), which Eurotunnel wishes to share with the IGC in order to contribute to their progressive resolution.	The IGC confirms that it is completely available to discuss the issue of barriers to development of traffic with Eurotunnel.
5.4	The amount for additional security services listed in the network statement is “circa 600 Euros per train”. The RFF network statement states that this amount is 644.91 Euros.	The precise figure should be presented in the network statement to improve clarity.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel has added notes to refer the RU to the corresponding entities. The Eurotunnel NS is not intended to set out detailed charges for neighbouring IMs, this task being that of the RFF DRR in this instance. The information set out in the Eurotunnel NS aims to provide simply an order of magnitude and a global view of significant changes to access conditions affecting cross-Channel services, which is an important subject for the RUs concerned.</p>	As the figures shown in other Network Statements are mentioned, it should be preferable to accurately indicate the source and date.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
	The network statement also mentions a decision by RFF to discount this amount by 2/3.	Since such discount cannot be found in RFF network statement, please clarify the source.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>A clarification has been made following the IGC's comment. This is not a discount, but rather a new service arranged by EPC, more efficient and cheaper than the previous one.</p>	It would be useful to have information on the date set for the application of this discount.
5.4	The IGC welcomes Eurotunnel's efforts to reduce the costs associated with security checks. As well as the helpful clarifications already provided, it may be worth adding that regulatory oversight of access to these services is the responsibility of ORR (Dollands Moor) and ARAF (Fréthun).	Eurotunnel have repeatedly expressed their displeasure since RFF began charging €600 per train for security checks at Fréthun. It seems that their attempts to acquire (indirectly through Europorte) the responsibility for the checks so as to reduce the costs have been successful.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>In practical terms, Eurotunnel, together with the IGC, welcomes the reduction in costs delivered through these efforts, but nevertheless regrets that the border control costs are not borne by the States and the state railways.</p> <p>Eurotunnel would like in future to share with the IGC in a real effort of co-operation to identify and resolve the real barriers to development <u>impacting on cross-Channel services and competition</u>, including with the assistance of relevant third parties for barriers outside the Tunnel.</p>	See paragraph 5.3.
Chapter 6 (and elsewhere)	The IGC retains its view that the Rail Usage Contract is a framework agreement and not a charging framework.		<p>Eurotunnel has provided a detailed explanation (doc.31) on the difficulties of this assertion in law and in fact.</p> <p>Eurotunnel would also point out that this opinion is not consistent with the opinion expressed by the IGC in points 1.2 and 4 (i.a.) acknowledging the guaranteed access to 50% railway capacity under the RUC <u>for all RUs</u>. Eurotunnel would respectfully suggest that it is this second opinion from the IGC which it believes is correct, and which reflects the <u>intention and practice of the parties</u>.</p>	IGC maintains its view with regard to the usage contract, as stated in its response to paragraph 2.7.2.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Chapter 6	The phrase “cadre tarifaire” rather than the previously used and understood “cadre de tarification” is used.	The phrase “cadre de tarification” should be used to improve clarity. This exists only in the French language version.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Expression aligned with the IGC's comment.</p>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Chapter 6	<p>The IGC refers Eurotunnel to the recent IGC decision on the appeal by Eurostar International Limited to the IGC on the transparency of Eurotunnel's network statement. In particular, Eurotunnel is referred to the section on remedy and directions which requires Eurotunnel to ensure that the network statement must clearly identify the total costs related to the Common Section, i.e:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. The costs of operation and maintenance, which must include the costs directly incurred by Eurotunnel as a result of the operation of particular types of train service, ii. The initial investment costs incurred by Eurotunnel as amortised (annually), iii. The debt costs of the Tunnel, together with a reasonable return on equity, including the remuneration of capital investments, iv. Any other cost category which may be applicable. <p>(b) Secondly, it must show in sufficient detail "the methodology, rules and where applicable, scales used" for the application of the charging principles. As a minimum, the Network Statement must include an explanation both of Eurotunnel's total charges set out by reference to the categories of cost indicated in Article 3(a) above and of the method to apportion those costs between railway undertakings using the Common Section.</p>	<p>Whilst Eurotunnel has significantly redrafted chapter 6, the IGC does not consider that the revisions are consistent with the IGC's decision, or with the requirements of the relevant legislation. The IGC has consistently commented in previous years on the transparency of Eurotunnel's charges, and the requirement to demonstrate compliance with the legislation; including a letter to Eurotunnel from the IGC of 12 February 2013.</p>	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Following the IGC's decision of 5/12 and its comments of 10/12, Eurotunnel made numerous adjustments and inserted additional information in Chapter 6 and the new Annex 7, and will continue its efforts to take the IGC's comments into account, with proposals and verifications developed in the context of bilateral work on these questions.</p> <p>Eurotunnel has amended the structure of Chapter 6 in order to improve the document's transparency by stating more clearly where "the methodology, rules and scales" are presented, with direct references for the "methodology" (paragraph 6.1 "Methodology and charging framework"), for the "rules" (paragraph 6.1.2 "Rules and Implementation of EU legislation charging principles") and for the "scales" (Annex 3 "Charging scales for Freight Trains" and Annex 4 "Charging scales for Passenger Trains").</p> <p>With regard to the presentation of the application of regulations, Eurotunnel and the IGC are in full agreement on the application of Article 8.2 for railway charging on the Channel Fixed Link Concession on the basis of long term costs (including operating costs and initial investment costs). The demonstration of the compliance with the 4 criteria of the Directive (Art. 8.2) is shown in detail in the NS (para. 6.1.2).</p> <p>The NS has been supplemented to ensure the information on cost elements is clearly identified:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the costs of operation and maintenance are reported in Annex 7 (table 2) - the initial investment costs are reported at para. 6.1.2 (3rd indent) and in Annex 7 (table 1) - the return on investment, planned and actual, is published at paragraph 6.1.2 (2nd and 3rd indents) 	<p>The IGC notes Eurotunnel's amended text and the ongoing legal proceedings. It intends to continue the ongoing dialogue with Eurotunnel with a view to obtaining text which fully conforms to the transparency requirements set out in Directive 2001/14/EC.</p>

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
6.1.2	This section states: “The charges published in the Network Statement have been designed to provide fair and non-discriminatory open access reflecting the charging framework of the Usage Contract”	The charges in the network statement and RUC should be equivalent. This distinction in drafting should be made clearer. As above, the IGC considers that the RUC is a framework agreement rather than a charging framework.	Annual tolls in the annual NS <u>faithfully reflect</u> the RUC charging framework. In the interest of transparency, the whole of the RUC can be consulted on the Eurotunnel internet site.	
6.1.2	This section states “The cost base of the railway network is established by then Usage Contract.”	The RUC defines rules for calculating operation and maintenance costs charged to the Railways. This distinction in drafting should be made clearer. The word “then” should be replaced with “the”.	Eurotunnel agrees with the expression proposed by the IGC. However, the publication of the RUC charging framework already provides this statement (see Article 10 and Annex 5). The expression used in 6.1.2 of the NS outlines the detailed explanation of the charging methodology established in accordance with the regulatory charging principles. To this end, it refers to generic charging terminology (see “cost base”, “allocation”, “recovery”, etc.).	
6.1.2	This section should explain the rationale and origin for the quoted mechanism governing the -1.1% reduction in charges.	This mechanism is contained within the RUC – attention should be drawn to this in the network statement.	Eurotunnel shares the IGC’s opinion on the importance of this mechanism particularly predictable and beneficial for the RUs. It originates from the charging system established in 1987, seeking the recovery of the Concessionaire’s construction investment, on the basis of the States’ traffic forecasts, resulting in this toll formula of the RUC charging framework. This historical explanation is shown at para. 6.1.1.	The IGC notes Eurotunnel’s amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
6.1.2	This section provides details of the long term indexation formula. However it then states “For indicative purposes, in 2015 the average toll per passenger train remains unchanged”.	This does not seem to be consistent with the annual indexation formula minus 1.1% mechanism. The IGC would appreciate clarification on this calculation and confirmation of the current price.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel has removed the term “average” which could indeed create ambiguity and was meant to relate to the target toll.</p> <p>The calculation formula remains unchanged from that which was verified by the IGC in 2012 within the process of bilateral regulatory work (see doc.30).</p>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
6.3	<p>The IGC notes the setting out of different charging rates for “peak” and “off-peak” services. The IGC wishes to understand the rationale for applying extra charges ostensibly for scarce capacity when the Eurotunnel network is not congested infrastructure. The IGC also notes that these rates do not appear consistent with the content of the RUC.</p>		<p>Eurotunnel brings the clarifications requested by the IGC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) European Directives recognise and encourage initiatives aiming to facilitate efficient use of capacities, and do not formulate any prohibition on price modulation by time band (which would paralyse those objectives of efficient use). 2) Eurotunnel would point out that charges in the RFF DRR scales are modulated by time band on all of its lines, including the LGV Nord Lille-Calais line (used far less than the Channel Fixed Link). 3) Eurotunnel will remind that, regarding freight, the modulation of Channel Fixed Link tolls, established in 2007 following consensual consultation, had led to a marked improvement in the use of capacities, in particular with regard to the speed differentials between various trains, and switching traffic from daytime periods towards night periods. Without modulation, prior to 2007, 3 trains at 160kph and 1 train at 100kph filled 100% of railway network capacity at certain hours. 4) Eurotunnel would remark that, regarding tolls per passenger train, the comment on “consistency” between the NS and the RUC indicates a confusion. The NS and the RUC fulfil 2 separate functions. The RUC sets the <u>global annual amount</u> of OMRC and FAUC payments to be recovered from RUs, but does not determine how these payments are apportioned between the RUs. The apportionment between RUs is carried out each year by the NS, which divides the provisional <u>total annual base</u> by the provisional total traffic to obtain a <u>target unit price per train</u>, which is then subject to modulation. The NS faithfully reflects the RUC charging framework, which can be verified through the review adding up all unit charges, actually 	<p>In close cooperation with Eurotunnel, the IGC will seek to verify that, in the absence of congestion tariffs, the modulations used are in accordance with Directive 2001/14/EC.</p>

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
6.4	This currently suggests that there are only 24 hours from the operation of the last train in any given month to supply the data for that month. We would be grateful for Eurotunnel to explain if this is what it intended.	The IGC noted this for Eurotunnel's 2013 and 2014 network statements. We note Eurotunnel's comments on this point provided in response to the IGC comments on the 2014 network statement. It would be helpful if this clarification could be included in the network statement itself.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel confirms that this indeed reflects the certification process intended, which has been operating for 19 years without difficulty, thanks to the process of provisional monthly certificates completed by an annual certificate & final adjustment. These explanations now appear in the NS as suggested by the IGC.</p>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
6.5	The IGC notes that Eurotunnel has separately published details of the ETICA freight discount scheme on its website. Annex 1 to Directive 2001/14/EC requires the network statement to contain "a section on the charging principles and tariffs...It shall detail the methodology, rules and, where applicable, scales used for the application of Article...9".	For the purposes of transparency, and for consistency with the requirements of Directive 2001/14/EC, the IGC considers that details of the ETICA scheme, including the tariffs themselves, must be published in the network statement.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>The NS now includes a link to the ETICA programme conditions and scales, published on the Eurotunnel internet site in the same place as the NS.</p> <p>Eurotunnel would point out that the process for publication and implementation of the ETICA programme, created at its sole initiative with no public funding, offers an exemplary level of transparency compared to other networks.</p>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Chapter 7	The IGC would like a monthly performance log to be kept and passed to it, with information on the penalties imposed under this system.	The IGC suggested this in response to the consultation on Eurotunnel's 2013 and 2014 network statements. We note Eurotunnel's comments on this point provided in response to the IGC comments on the 2014 network statement which said: <i>"Eurotunnel has noted this comment & wish from the IGC/CBE, which requires additional development work that Eurotunnel intends to consider & schedule alongside other developments & regulatory workload linked to the Network Statement."</i> The IGC is not aware of any movement from Eurotunnel on this point in the past year and would appreciate Eurotunnel setting out clear timescales for this piece of work. This point was also made to Eurotunnel in a letter from the IGC dated 12 February 2013.	Eurotunnel intends to co-operate constructively with the IGC in establishing priorities for the cycle of bilateral work in 2014, and then working through them. This work programme should deal with the real barriers to development encountered by other RUs (including New Entrants), which Eurotunnel wishes to share with the IGC in order to contribute to their progressive resolution.	See IGC response to paragraph 5.3 comments With regard to performance reporting please see IGC response to paragraph 7.1.
Chapter 7	There is insufficient information on how trains arriving late at Dollands Moor and Fréthun are treated under the performance regime.		Eurotunnel invites the IGC to contact the relevant IMs to obtain this information. The frontier yards of Fréthun and Dollands Moor are situated outside the Fixed Link Concession, and therefore outside Eurotunnel's current rail control zone. Freight Trains only become visible to the Eurotunnel RCC when they are presented ahead of the Concession boundary by the relevant national IM, who is responsible for dealing with delays on the border site under its control.	

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
7.1	This paragraph does not explain what happens when a delay falls within the time bracket of >10 minutes and <15 minutes.	The IGC noted this for Eurotunnel's 2013 and 2014 network statements. We note Eurotunnel's comments on this point provided in response to the IGC comments on the 2014 network statement. It would be helpful if this clarification could be included in the network statement itself. This point was also made to Eurotunnel in a letter from the IGC dated 12 February 2013.	Eurotunnel agrees to clarify and document this point as part of the implementation of the performance reporting mentioned two points above.	The IGC notes this intention and would like to know how soon performance reporting will be implemented.
7.2	In the final paragraph, "Eurotunnel may forfeit" should be amended to "Eurotunnel will forfeit".	If Eurotunnel is responsible for the disruption, it is not clear why it would not refund operators appropriately.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
7.2	The text from the 2014 network statement on the third indent "in the two cases described above ..." should be restored.		Eurotunnel is not sure it understands the meaning of this comment from the IGC, and would appreciate additional details.	Regards 2014 Network Statement and can be ignored.
Annexe 1 (paragraph 1)	It is welcome that Eurotunnel list the appropriate documents, but we believe that they should be published on a website and be readily accessible.	The regulations prescribe that mandatory rules have to be transparent. Publication on a website would enable prospective operators to access them without having to contact Eurotunnel (IGC made the same point in its comments on the 2014 Network Statement). Also, IGC/CTSA are yet to be presented with the new appendices to annex C2 – when they arrive we will need to review them for consistency with a) the unified safety rules as set by IGC and b) the description in the network statement.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	IGC is satisfied that Eurotunnel has arrangements in place to make these documents available to stakeholders who request them. Nevertheless, IGC notes the publication requirement of Article 17 of the bi-national regulations and will work with Eurotunnel to ensure the relevant elements of the mandatory rules are up to date and published in 2014.
Annexe 1 (paragraph 2)	In the first paragraph, the third sentence should say: "the details of the specifications are available in the relevant TSI [link to OJEU] or in the National Reference Document for the Channel Tunnel [link to document on IGC's website]".	The amendment is more accurate and helpful. It is not right to expect RUs or others to approach ERA for this information.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Annexe 1 (paragraph 3 on Competence of RU personnel)	<p>The second paragraph should say that the arrangements for crew will be set out by the RU in its application for a Part B safety certificate. A risk assessment under the common safety method is not required as part of this process.</p> <p>The fourth and fifth paragraph should be modified to make it clear that there is no requirement for RU crew members to have a “Channel Tunnel” certificate. For example, the paragraphs could refer to ‘good practice’.</p> <p>The final paragraph needs similar amendment. There is no requirement for RUs to submit a list of personnel holding a valid certificate.</p>	<p>The draft unhelpfully conflates two requirements. The application for a part B certificate will describe procedures for risk assessment relating to competence (but not necessarily include a risk assessment itself).</p> <p>These changes are needed to avoid the suggestion that such provisions are mandatory (and can be set by Eurotunnel).</p>	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p>	<p>The IGC notes Eurotunnel's amended text.</p>

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Annexe 1 (paragraph 4)	<p>The first paragraph needs some redrafting. Evacuation procedures are covered by the operator's SMS and safety certification processes (not interoperability authorisation).</p> <p>The following is a suggested redraft: "Operators of new rolling stock will have to ensure that evacuation procedures lead to a level of safety for evacuated persons at least as high as for existing rolling stock. It is likely that when new rolling stock is introduced, this will need to be assessed using the common safety method for risk assessment. Under this regulation, a GAME safety demonstration, or equivalent process, will need to be used. For all configurations, the capacity of the rolling stock, the arrangements for crew, including their number, organisation, training will have to be included in this risk assessment."</p>	Changes are needed as these paragraphs confuse different legal requirements and are unhelpful to operators.	<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	The IGC notes Eurotunnel's amended text.
	In the second paragraph, the second sentence should finish at "improvement of the safety level". The remaining wording is unnecessary and may be inaccurate.		<u>See amended text in NS2015 Final 1</u>	
Annexe 2	The IGC welcomes Eurotunnel's updating of the technical requirements, which are in line with those described in IGC's reference document. IGC notes that the references to the RST TSI will need to be amended to the "TSI LOC&PAS", which is due to come into force in mid-2014.	Appendix 2 has been comprehensively redrafted and bears a very close relation to a draft of these requirements provided to ET by IGC's ad hoc group on rules.	Eurotunnel joins the IGC in welcoming this state of alignment. The references to TSIs will be adjusted once the relevant documents come into force, which should take place in time for the NS 2016 consultation.	

Paragraph	IGC – Comment	IGC - Explanation	Eurotunnel - Response & Explanation	IGC response 10 Apr 14
Annexe 3	The IGC does not understand why some offers are presented in 2009 prices.	Those charges listed in 2009 prices should be updated to current prices to increase clarity and improve understanding. The prices as listed are, in some cases, out of date and no longer representative of current charges.	<p><u>See amended text in NS2015 Final 1</u></p> <p>[NB: this comment presumably refers to Annex 4 rather than Annex 3, because only the price per passenger contains an indexation formula using a 2009 reference]</p> <p>1) Eurotunnel has developed a new table in Annex 4 of the NS (page 45) in order to reflect this comment from the IGC. This table provides a simulation of the estimated calculation for January 2015, depending on provisional inflation assumptions, which the RU may reassess using its own assumptions.</p> <p>2) Annex 4 of the NS provides the indexation formula identical to that of the RUC. This formula allows the development of long term forecasts with a high degree of predictability, thereby providing a level of transparency greatly appreciated by the RUs. This is usually one of the first points that potential new entrants proceed to checking with Eurotunnel's assistance. The lack of LT formulas on other networks regrettably penalises the business plans of RUs.</p>	
Annexe 4	The IGC notes the removal of the minimum passenger toll requirement	The IGC believes that this increases the similarity of the RUC and network statement provisions, and welcomes this move.	Eurotunnel is pleased to note the acknowledgement expressed by the IGC in 2013 regarding our presentations on this subject.	

En français:

Réseau Ferroviaire Lien Fixe Transmanche

Consultation Document de Référence du Réseau Eurotunnel 2015 / Eurotunnel Network Statement 2015

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
1.2	Cette section devrait indiquer plus clairement que les 50 % de capacité réservés aux entreprises ferroviaires concernent <u>toutes</u> les entreprises ferroviaires, et ne s'appliquent pas uniquement en vertu du RUC	Demande de clarification.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Eurotunnel confirme son plein accord avec la CIG sur l'ouverture des capacités du réseau ferroviaire LFT à <u>toutes les EFs</u> sans privilège ni discrimination, qui est appliquée depuis l'origine. Cette quantification du partage des capacités de 50% entre les réseaux ferroviaire et routier provient du RUC, qui fournit le cadre de tarification et le cadre de répartition des capacités pour <u>tout train de toute EF</u> .	La CIG se réjouit de voir clairement énoncé le principe d'ouverture de la capacité disponible du tunnel à toutes les entreprises ferroviaires qui en feraient la demande
1.2	La phrase « A ce jour, l'opérateur historique EIL reste cependant toujours en situation de monopole » doit être modifiée comme suit : «A ce jour, l'opérateur historique EIL reste cependant le seul opérateur de trains de passagers ».	Il est plus exact de dire qu'à ce jour Eurostar est le seul opérateur de trains de passagers.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
2.2 (et note de bas de page 8)	Cette référence au règlement binational de sécurité devrait indiquer clairement que le règlement a été modifié en février 2013. La CIG fait observer qu'il n'est plus nécessaire de consulter Eurotunnel sur les demandes ; nous pensons cependant que les entreprises ferroviaires transmettront leurs	Dans le cadre du règlement binational amendé, qui est entré en vigueur en février 2013, la nécessité pour la CIG de consulter ET sur les demandes de certificat de sécurité a été supprimée, car cette exigence ne figure pas dans les Directives concernées.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
	demandes à ET, et qu'ET fera connaître son opinion à la CIG si elle le souhaite.			
2.2	Nous supposons que cette référence à un «dossier technique» renvoie aux exigences (modifiées) définies au Chapitre V du règlement binational, lesquelles prévoient que le matériel roulant doit être autorisé par la CIG, conformément aux dispositions de la Directive 2008/57/CE (la Directive sur l'interopérabilité). Les références à l'autorisation du matériel roulant doivent être précisées afin d'éviter de donner, à tort, l'impression qu'ET est responsable des autorisations relatives au matériel roulant, et non la CIG.	Dans le cadre du règlement binational amendé qui est entré en vigueur en février 2013, la CIG doit recevoir, traiter et statuer sur les demandes relatives aux autorisations de véhicules déjà autorisés dans d'autres États Membres, conformément au Chapitre V de la Directive sur l'interopérabilité. Il est apparu dans au moins une demande reçue cette année que certains candidats ignoraient que la CIG, et non ET, était responsable de l'autorisation des véhicules pour la Liaison Fixe.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Eurotunnel partage tout à fait l'objectif de clarté sur les responsabilités respectives dans le processus d'autorisation du matériel roulant, et s'efforce d'éclairer les EFs, constructeurs et autres parties intéressées dès que l'occasion se présente.	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
2.2		Il peut également être utile d'ajouter un lien avec le document de référence sur les exigences relatives à l'autorisation des véhicules, publié sur le site Internet de la CIG.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
2.3	«Transec» est devenu «International Rail Security» et son siège a été transféré à l'adresse suivante : International Rail Security Department for Transport (Ministère britannique des transports) 2/34 Great Minster House 33 Horseferry Road London SW1P 4DR	Eurotunnel avait été informée de ce changement de nom et d'adresse	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Eurotunnel remercie par avance la CIG de bien vouloir continuer à lui signaler tout changement dans les adresses postales ou internet concernant les autorités publiques et figurant dans le DRR.	

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
2.4	Pour plus de clarté, ce paragraphe devrait faire référence aux «règles unifiées de sécurité», et non aux «règles communes» et autres expressions similaires.	Eurotunnel a récemment été associée à la démarche menée avec succès par la CIG en vue de désigner correctement les règles applicables au tunnel (règles nationales de sécurité, règles nationales techniques). Seules les règles notifiées peuvent être qualifiées d'« obligatoires ».	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG rappelle que selon la terminologie usuelle les « règles unifiées de sécurité » applicables au tunnel sont définies par les Etats. Le paragraphe en question traite en fait des règles d'exploitation du tunnel telles que définies par le gestionnaire d'infrastructure.
2.7.2	La CIG fait observer qu'elle est en désaccord avec l'opinion d'Eurotunnel selon laquelle il n'existerait pas d'accord-cadre. Quoi qu'il en soit, la définition fournie des «accords-cadres» est incomplète – elle omet notamment de préciser que ces accords doivent être conclus avec «d'autres personnes et/ou entités légales ayant un intérêt commercial ou de service public en matière de capacité d'infrastructure».	La CIG a informé Eurotunnel à plusieurs reprises de son opinion, approuvée par les gouvernements de la France et du Royaume-Uni ainsi que par la Commission Européenne, selon laquelle la Convention d'utilisation est un «accord-cadre» au sens de la Directive 2001/14/CE.	Eurotunnel fait noter que la proposition d'élargissement de la définition de «Candidat» aux «autres personnes» que les EFs et regroupements internationaux n'est pas permise par le texte actuel du Règlement Binational de Transposition (et n'était pas permise par le droit français jusqu'en 2008). Eurotunnel confirme que le RUC fournit le cadre de tarification, cadre de répartition des capacités, et cadre juridique général d'accès à la LFT, applicable bénéficiant à <u>toutes les EFs</u> pour la durée de la Concession.	La CIG maintient que selon elle la Convention d'utilisation, en tant que contrat liant le gestionnaire d'infrastructure et des « candidats » est un accord-cadre et non un cadre de tarification au sens de l'article 2 de la directive 2001/14/CE, ; le cadre de tarification relève de la compétence des gouvernements
Chapitre 3	La CIG approuve la description plus complète des caractéristiques du réseau fournie par ET. Cependant, la section 3.13 pourrait être plus encourageante pour les candidats si ET indiquait de manière plus claire que de nombreuses exigences ont été supprimées.	Depuis la dernière publication du document de référence réseau, les évolutions suivantes ont eu lieu : - Les STI correspondantes ont été mises à jour. - Le document de référence de la CIG relatif aux exigences en matière d'autorisation des véhicules a été publié. - Il n'existe plus d'exigences spécifiques aux wagons de marchandises.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Eurotunnel se félicite également avec la CIG des améliorations et simplifications des exigences pour l'autorisation des véhicules, car l'indisponibilité de matériel autorisé transmanche constitue une barrière majeure au développement des services et de la concurrence, notamment pour les trains de voyageurs.	

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
3.1	La CIG aimerait comprendre pourquoi l'expression «Liaison Fixe Transmanche» a été utilisée au lieu de «Tunnel sous la Manche».	L'expression « Tunnel sous la Manche » est utilisée dans le reste du document de référence du réseau.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> L'expression juridiquement correcte est Lien Fixe Transmanche (Channel Fixed Link).	La CIG prend bonne note de l'utilisation du terme juridiquement pertinent « Lien fixe trans-Manche » dans l'ensemble du document.
3.2	La CIG suggère que les sections 3.2 et 3.3 soient fusionnées, ou qu'il soit bien clair que le tunnel de service fait partie intégrante de l'infrastructure du Tunnel sous la Manche.	La CIG estime que cette modification améliorera la compréhension du réseau du Tunnel sous la Manche.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Pour éviter toute confusion, le terme «tunnel» est précisé comme «tunnel ferroviaire» ou «tunnel de service» en éliminant l'expression ambiguë de TSLM	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
Chapitre 4	Cette section devrait indiquer plus clairement que les 50 % de capacité réservés aux entreprises ferroviaires concernent <u>toutes</u> les entreprises ferroviaires, et ne s'appliquent pas uniquement en vertu du RUC.	Demande de clarification.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Eurotunnel partage entièrement l'observation de la CIG pour préciser que l'ouverture des capacités du réseau ferroviaire LFT s'applique bien à <u>toutes les EFs</u> sans privilège ni discrimination. Cette garantie de capacité de 50% pour <u>tout usager du réseau ferroviaire</u> est établie par le RUC, qui définit le cadre de répartition des capacités du LFT entre mode routier et ferroviaire (et qui est ainsi reflété dans le «Principe A» du cadre de tarification).	Cf. notre commentaire au paragraphe 2.7.2.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
4.2.1	La première section de ce paragraphe contient l'expression «en mode programmé». Il serait bon de clarifier le sens de cette expression.	La CIG a déjà fait ce commentaire à propos des documents de référence réseau 2013 et 2014 d'Eurotunnel. Nous prenons note de l'explication donnée par Eurotunnel sur le document de référence réseau 2014 : « <i>L'expression « en mode programmé » fait référence aux sillons préchargés ou « programmés » à l'avance dans le système de gestion du trafic ferroviaire, par opposition aux sillons créés manuellement en temps réel par les opérateurs du Centre de contrôle ferroviaire lorsque le train est prêt à circuler</i> ». Il serait utile d'inclure cette clarification dans le document de référence réseau lui-même.	<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel apporte cette clarification comme suggéré par la CIG, étant noté par ailleurs que cette expression technique est bien comprise et couramment utilisée par les EFs.</p>	Concernant l'expression « en mode programmé », la CIG prend bonne note des explications fournies par Eurotunnel.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
4.2.1	La quatrième section de ce paragraphe devrait utiliser le terme « recours » et non « plaintes ».	La CIG a également suggéré cette modification à propos des documents de référence réseau 2013 et 2014 d'Eurotunnel, estimant qu'elle était plus claire et plus cohérente avec la législation, et qu'elle correspondait au vocabulaire utilisé dans le projet de document de référence réseau 2015 d'Eurotunnel au paragraphe 4.3.5.	<p>Ce commentaire semble relever d'une confusion :</p> <p>Les deux termes distincts «recours» et «plaintes» se réfèrent à deux cadres et objets totalement distincts, l'un juridique (4.3.5), l'autre opérationnel (4.2.1):</p> <p><u>Plaintes / réclamations</u>: dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service, l'EF se porte candidate à des capacités, et ET formule en retour une offre de sillons. L'EF peut ensuite répondre à ET en acceptant certains de ces sillons, ou en se plaignant de difficultés posées par certains horaires proposés. Ce processus itératif, le cas échéant en coordination avec des GIs et autres candidats, converge vers la finalisation de l'horaire de service annuel, et aboutit à une décision d'ET sur la répartition. Les éventuelles plaintes/réclamations de l'EF se formulent auprès d'ET au moment opportun durant ce processus.</p> <p><u>Recours</u> : lorsqu'une EF estime être lésée par une décision d'ET dans la répartition des capacités, elle peut former un recours devant le Régulateur, pour faire valoir qu'ET n'aurait pas (ou aurait mal) appliqué les règles du DRR, ou l'aurait fait de manière discriminatoire. Ce recours se fait auprès de la CIG au moment opportun, choisi par l'EF.</p> <p>Cette distinction entre cadre opérationnel et juridique existe de manière universelle dans les processus de répartition, justifiant l'emploi de 2 termes distincts.</p>	Concernant le vocabulaire utilisé dans les sections « programmation de l'horaire de service » (alinéa 4) et « Processus de règlement des litiges », au vu des explications fournies par Eurotunnel, la CIG confirme que les termes « réclamations » et « recours » sont correctement employés dans ce contexte. Le premier se réfère au règlement à l'amiable, par le gestionnaire d'infrastructure, des difficultés ou litiges qui peuvent surgir à propos des attributions de sillons, le second au processus formel de recours devant l'organisme de régulation.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
4.3.2	Ce paragraphe décrit les principes de répartition des capacités. Tout en notant qu'il est bon de mettre en valeur ces principes, la CIG observe que certains sont subjectifs. Cela signifie qu'on ne peut probablement pas garantir qu'ils seront appliqués de manière équitable et non discriminatoire. La CIG surveillera la manière dont ces principes sont appliqués au cours de l'année 2015.	La CIG a déjà fait cette remarque à propos des documents de référence réseau 2013 et 2014 d'Eurotunnel. La CIG a noté et compris les commentaires fournis par Eurotunnel sur ce point en réponse aux commentaires de la CIG sur le document de référence réseau 2014. La CIG poursuivra sa surveillance de l'application de ces principes	Eurotunnel note le devoir de surveillance de la CIG sur ces questions, et prêtera son entière coopération aux vérifications futures portant sur l'application concrète de ces engagements. Le processus mis en place par Eurotunnel pour l'application du DRR facilite considérablement ces vérifications (voir DRR Annexe 7, tableau 3).	
4.3.5	L'ajout de l'expression «après la phase précédente» est juridiquement incorrect et doit être modifiée ou supprimée. La CIG encourage ET et les candidats à régler les questions à l'amiable et sur une base bilatérale ; toutefois le droit de recours auprès de la CIG ne se limite pas aux cas où cette voie a été épuisée.	La CIG s'exposerait à une contestation juridique si elle laissait penser qu'elle accepte la tentative d'ET de limiter les droits de recours garantis par la législation.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Eurotunnel apporte la modification proposée, et tient à préciser que cette expression ne visait aucunement à limiter les droits des Candidats. Cette précision indiquait utilement aux Candidats qu'ils ont tout intérêt à faire connaître leurs difficultés au plus tôt durant le processus d'établissement de l'horaire de service, sans quoi ils auront du mal à faire valoir leurs droits dans un recours tardif (qui pénaliserait déraisonnablement les droits des autres Candidats).	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
4.6	Cette section indique « Les parties concernées se réuniront périodiquement pour discuter de la performance opérationnelle ».	Il serait utile de modifier le document de référence réseau pour indiquer précisément quelles sont ces parties.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
5.3	Le deuxième paragraphe indique que le prix des prestations essentielles est limité à 600 Euros (prix 2007).	Pour plus de clarté, le montant doit être indiqué en valeur actualisée.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> L'amélioration proposée par la CIG a été apportée : Le plafond d'une année donnée (ici 2015) apporte une utilité et commodité immédiate, quoiqu'éphémère par	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
			<p>nature, car l'EF contrôlera surtout le prix figurant dans les factures mensuelles des prestataires.</p> <p>En parallèle, la formule d'indexation à long terme revêt une importance particulière pour les EFs, leur permettant de comprendre et anticiper le mécanisme et la valeur future de ce plafonnement essentiel pour l'Open Access, fortement apprécié par les EFs.</p>	
5.3	Au quatrième paragraphe, la CIG apprécierait une explication du sens de l'expression « en temps utile ».	<p>La CIG a déjà soulevé cette question à propos du document de référence réseau 2014 d'Eurotunnel. Nous prenons note des commentaires fournis par Eurotunnel en réponse aux commentaires de la CIG sur le document de référence réseau 2014:</p> <p><i>« Eurotunnel a pris note de ce commentaire et du souhait du CBE ; ceux-ci exigent des travaux de développement complémentaires qu'Eurotunnel compte envisager et planifier en liaison avec d'autres développements et avec le travail de réglementation liée au document de référence réseau. »</i> La CIG n'a pas été informée d'une initiative d'Eurotunnel sur ce point l'année passée et apprécierait qu'Eurotunnel définisse un calendrier clair pour ce travail. Ce point a également été porté à l'attention d'Eurotunnel dans un courrier de la CIG en date du 12 février 2013.</p>	<p>Eurotunnel entend coopérer constructivement avec la CIG dans l'établissement des priorités du cycle de travail bilatéral en 2014, puis de leur traitement. Ce programme de travail devrait traiter les barrières réelles au développement rencontrées par d'autres EFs (y compris Nouveaux Entrants), qu'Eurotunnel souhaite partager avec la CIG en vue de contribuer à leur résolution progressive.</p>	<p>La CIG confirme qu'elle est pleinement disposée à examiner avec Eurotunnel la question des barrières au développement du trafic.</p>
5.4	Le montant des prestations de sûreté additionnelles figurant dans le document de	Pour plus de clarté, le chiffre précis doit être présenté dans le document de	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	Dès lors que les montants figurant dans d'autres DRR sont

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
	référence réseau est d' «environ 600 Euros par train». Le document de référence réseau RFF indique que ce montant est de 644,91 Euros.	référence réseau.	Eurotunnel a ajouté des mentions pour renvoyer l'EF vers les entités correspondantes. Le DRR Eurotunnel n'a pas vocation à répéter de manière précise des redevances de GIs voisins, cette mission appartenant ici au DRR de RFF. L'information citée dans le DRR d'Eurotunnel vise à fournir uniquement un ordre de grandeur et une vision d'ensemble sur des évolutions significatives de conditions d'accès affectant les services transmanche, un sujet important pour les EFs concernées.	mentionnés, il serait souhaitable de les indiquer de manière exacte en précisant la source et sa date.
	Le document de référence réseau mentionne également la décision de RFF d'appliquer une remise de deux tiers.	Cette remise n'est pas mentionnée dans le document de référence réseau de RFF : préciser la source	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Clarification apportée suite au commentaire de la CIG. Il s'agit d'un nouveau service plus efficace et moins coûteux organisé par EPC.	Il serait utile de disposer d'indications sur la date prévue pour l'application de cette remise. i
5.4	La CIG apprécie les efforts d'Eurotunnel pour réduire les coûts associés aux contrôles de sécurité. Outre les clarifications déjà utilement fournies, il peut être bon d'ajouter que la surveillance réglementaire de l'accès à ces prestations est de la responsabilité de l'ORR (Dollands Moor) et de l'ARAF (Fréthun).	Depuis que RFF a commencé à facturer 600 Euros par train pour les contrôles de sécurité à Fréthun. Eurotunnel a exprimé à plusieurs reprises sa contrariété. Il semble que la volonté d'Eurotunnel d'assumer (indirectement, via Europorte) la responsabilité de ces contrôles en vue de réduire les coûts ait été couronnée de succès.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> En termes pratiques, Eurotunnel se félicite avec la CIG de la réduction des couts obtenue grâce à ces efforts, mais regrette néanmoins que les couts frontaliers ne soient pas assumés par les Etats et les réseaux étatiques. Eurotunnel souhaiterait à l'avenir partager avec la CIG un réel effort de coopération pour l'identification et la résolution des barrières réelles au développement <u>affectant</u> les services et la concurrence <u>transmanche</u> , y compris avec l'aide de tiers pertinents pour les barrières hors du tunnel.	Cf. paragraphe 5.3

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
Chapitre 6 (et ailleurs)	La CIG maintient son opinion selon laquelle la Convention d'utilisation est un accord-cadre et non pas un cadre de tarification		Eurotunnel a fourni une explication détaillée (doc.31) sur les difficultés de cette proposition en droit et en fait. Eurotunnel fait également observer que cette opinion n'est pas cohérente avec l'opinion formulée par la CIG aux points 1.2 et 4 (i.a.) constatant la garantie de capacités ferroviaires de 50% au RUC pour toutes les EFs. Eurotunnel suggère respectueusement que c'est cette seconde opinion de la CIG qui lui paraît exacte, et qui reflète l'intention et la pratique des parties.	Concernant la convention d'utilisation, la CIG maintient l'opinion exprimée dans son commentaire du paragraphe 2.7.2.
Chapitre 6	L'expression «cadre tarifaire» est utilisée, au lieu de «cadre de tarification», comme précédemment.	Pour plus de clarté, l'expression «cadre de tarification» doit être utilisée. Ceci ne concerne que la version en langue française.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Expression alignée conformément au commentaire CIG.	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
Chapitre 6	La CIG renvoie Eurotunnel à sa décision récente sur le recours présenté par Eurostar International Limited auprès de la CIG à propos de la transparence du document de référence réseau d'Eurotunnel. La CIG réfère notamment Eurotunnel au chapitre contenant les instructions de la CIG, qui indique que le Document de référence réseau «devra faire clairement apparaître les coûts totaux de la section commune, à savoir les éléments suivants :	Bien qu'Eurotunnel ait considérablement remanié le chapitre 6, la CIG ne pense pas que cette révision corresponde à la décision de la CIG, ni aux exigences légales. La CIG a formulé des commentaires à maintes reprises, notamment dans sa lettre du 12 février 2013, sur l'absence de transparence du système tarifaire d'Eurotunnel et sur la nécessité de respecter les exigences légales et réglementaires.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u> Suite à la décision du 5/12 et aux commentaires de la CIG du 10/12, Eurotunnel a apporté de nombreux ajustements et informations complémentaires dans le chapitre 6 et dans la nouvelle Annexe 7, et poursuivra ses efforts de prise en compte des observations de la CIG, avec des propositions et vérifications développées dans le cadre des travaux bilatéraux sur ces questions. Eurotunnel a modifié la présentation du chapitre 6 en vue d'améliorer la transparence du document en précisant plus clairement où sont présentés «la méthode, la réglementation et les barèmes», avec des références	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel et se réfère au processus judiciaire en cours. Elle a l'intention de poursuivre le dialogue ouvert avec Eurotunnel en vue d'obtenir une rédaction pleinement conforme aux exigences de transparence énoncées dans la Directive 2001/14/C/E.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
	<p>annuel,</p> <p>vii. le coût de la dette et une rentabilité raisonnable des fonds propres, y compris la rémunération du capital investi,</p> <p>viii. toute autre catégorie de coût applicable le cas échéant.</p> <p>(b) Deuxièmement, il doit présenter avec un niveau de détail suffisant «la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés» pour l'application des principes de tarification. Au minimum, le Document de Référence du Réseau doit inclure, d'une part, une présentation de la totalité des redevances d'Eurotunnel correspondant aux catégories de coûts indiquées à l'article 3 a) ci-dessus, et, d'autre part, une présentation de la manière dont ces coûts sont répartis entre les entreprises ferroviaires utilisatrices de la section commune.</p>		<p>directes pour «la méthode» (paragraphe 6.1 «<u>Méthode</u> et cadre de tarification»), pour «la réglementation» (paragraphe 6.1.2 «<u>Réglementation</u> et application des principes de tarification du droit communautaire») et pour les «les barèmes» (Annexe 3 «<u>Barème</u> de prix pour les trains de marchandises » et Annexe 4 «<u>Barème</u> de prix pour les trains de voyageurs »).</p> <p>Concernant la présentation de la réglementation, Eurotunnel et la CIG s'accordent pleinement sur l'application de l'article 8.2 pour la tarification ferroviaire de la Concession LFT sur la base des coûts à long terme (y compris coûts d'exploitation et investissement initial). La démonstration du respect des 4 critères de la Directive (art.8.2) est reprise en détail dans le DRR (par.6.1.2).</p> <p>Le DRR a été complété pour faire apparaître désormais les informations sur les éléments de coûts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les coûts de fonctionnement et de maintenance sont rapportés dans l'Annexe 7 (tableau 2) - les coûts de l'investissement initial sont rapportés au par.6.1.2 (3^{ème} tiret) et dans l'Annexe 7 (tableau 1) - la rentabilité de l'investissement, prévue et réelle, est publiée au paragraphe 6.1.2 (2^{ème} & 3^{ème} tirets) <p>Eurotunnel rappelle par ailleurs qu'il a fait appel de la décision de la CIG, dont</p>	

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
			il conteste certaines analyses.	
6.1.2	Cette section indique : « Les tarifs publiés dans le Document de Référence Réseau ont été conçus de manière à fournir un accès libéralisé équitable et non discriminatoire reflétant le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation »	La tarification figurant dans le document de référence réseau doit être identique à celle de la Convention d'utilisation. La rédaction doit être plus claire sur ce point.	Les péages annuels du DRR annuel <u>reflètent fidèlement</u> le cadre de tarification du RUC. Par souci de transparence, l'intégralité du RUC est consultable sur le site internet d'Eurotunnel.	
6.1.2	Cette section indique « L'assiette de coûts du réseau ferroviaire est régie par la Convention d'Utilisation. »	La convention d'utilisation définit les règles de calcul des coûts d'exploitation et de maintenance facturés aux Réseaux. La rédaction doit être plus claire sur ce point.	Eurotunnel est d'accord avec l'expression proposée par la CIG. Cependant la publication du cadre de tarification du RUC fournit déjà cette précision (cf. article 10 et annexe 5). L'expression retenue au DRR 6.1.2 procède à l'explication détaillée de la méthode de tarification établie en application des principes de tarification de la réglementation. Elle se réfère pour cela à la terminologie générique de méthodologie de tarification (cf. «assiette», «imputation», «recouvrement», etc.).	

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
6.1.2	Cette section doit expliquer la logique et l'origine du mécanisme régissant la réduction de -1,1 % des tarifs.	Ce mécanisme figure dans la convention d'utilisation – il est important de le mentionner dans le document de référence réseau	<p>Eurotunnel partage l'opinion de la CIG sur l'importance de ce mécanisme particulièrement prévisible et bénéfique aux EFs.</p> <p>Son origine est le système de tarification établi en 1987, visant au recouvrement de l'investissement de construction du Concessionnaire, sur la base des prévisions de trafic des Etats, aboutissant à cette formule de péage du cadre de tarification du RUC. Cette explication historique figure au par. 6.1.1.</p>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
6.1.2	Cette section fournit des détails sur la formule d'indexation à long terme. Cependant, elle indique ensuite : «À titre indicatif, en 2015 le péage moyen par train de voyageurs reste inchangé	Ce point ne semble pas cohérent avec le mécanisme de formule d'indexation de moins 1,1 % par an. La CIG apprécierait des éclaircissements sur ce calcul	<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel a retiré la mention «moyen» qui pouvait en effet créer une ambiguïté, et visait le péage cible.</p> <p>La formule de calcul reste inchangée par rapport à celle vérifiée en 2012 par la CIG dans le cadre des travaux bilatéraux de régulation (cf. doc.30).</p>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
6.3	<p>La CIG prend note de la définition de différents tarifs pour les prestations «heures de pointe» et «heures creuses». La CIG aimerait comprendre la logique de l'application de redevances plus élevées, soit disant à cause des limites de capacité alors que le réseau d'Eurotunnel n'est pas saturé. La CIG observe également que ces barèmes ne semblent pas cohérents avec le contenu du RUC</p>		<p>Eurotunnel apporte les éclairages demandés par la CIG:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) les Directives européennes reconnaissent et encouragent les initiatives visant à faciliter l'utilisation efficace des capacités, et ne formulent pas d'interdiction de la modulation horaire des prix (qui paralyserait ces objectifs d'efficacité d'utilisation). 2) Eurotunnel fait observer que les redevances du barème du DRR de RFF sont modulées par période horaire pour toutes les lignes, y compris pour la LGV Nord Lille-Calais (moins utilisée que le LFT). 3) Eurotunnel rappelle, concernant le fret, que la modulation des péages LFT, déterminée en 2007 après consultation consensuelle, avait permis une meilleure utilisation des capacités, notamment du fait des différences de vitesse des divers trains, et un basculement du trafic des heures de jour vers les heures de nuit. Sans modulation, avant 2007, 3 trains 160km/h et 1 train 100km/h remplissaient 100% des capacités du réseau ferroviaire à certaines heures. 4) Eurotunnel observe, concernant le péage par train de voyageurs, que le commentaire sur la «cohérence» entre le DRR et le RUC relève d'une confusion. Le DRR et le RUC remplissent deux fonctions distinctes. Le RUC établit le <u>montant global annuel</u> des paiements OMRC et FAUC à recouvrer auprès des EFs, mais ne détermine pas sa répartition entre EFs. La répartition entre EFs est opérée annuellement par le DRR, qui divise la base totale annuelle prévisionnelle par 	<p>En étroite coopération avec Eurotunnel, la CIG s'attachera à vérifier qu'en l'absence de congestion les modulations tarifaires pratiquées sont conformes à la Directive 2001/14/CE/</p>

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
6.4	Ce paragraphe suggère que 24 heures suffisent entre l'exploitation du dernier train du mois et la production des données de ce mois. Nous souhaiterions qu'Eurotunnel explique si cela est bien ce qu'il est prévu.	La CIG a déjà fait cette remarque à propos des documents de référence réseau 2013 et 2014 d'Eurotunnel. Nous prenons note des commentaires fournis par Eurotunnel sur ce point en réponse aux commentaires de la CIG sur le document de référence réseau 2014. Il serait utile de faire figurer ces explications dans le document de référence réseau lui-même	<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p> <p>Eurotunnel confirme que ceci reflète le processus de certification prévu, qui fonctionnent sans difficulté depuis 19 ans, grâce aux modalités de certificat mensuel provisionnel, assorti d'un certificat annuel d'ajustement final. Ces explications figurent désormais dans le DRR comme suggéré par la CIG.</p>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
6.5	La CIG prend note qu'Eurotunnel a mis en ligne sur son site Internet le contenu du programme ETICA de rabais sur les tarifs fret. L'Annexe 1 de la Directive 2001/14/CE exige que le document de référence réseau contienne « une section sur les principes de tarification et les tarifs [..]. Elle doit détailler la méthodologie, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour l'application de l'Article...9 ».	À des fins de transparence, et pour des raisons de cohérence avec les exigences de la Directive 2001/14/CE, la CIG estime que le contenu du programme ETICA, y compris les tarifs, doit être publié dans le document de référence réseau.	<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p> <p>Le DRR comprend désormais un lien aux conditions et barème du programme ETICA, publiés sur le site internet Eurotunnel au même endroit que le DRR.</p> <p>Eurotunnel tient à faire noter que les modalités de publication et d'application du programme ETICA, créé à sa seule initiative sans aucune aide publique, offrent un niveau de transparence exemplaire par rapport à d'autres réseaux.</p>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
Chapitre 7	La CIG souhaiterait qu'un registre de performance mensuel soit tenu et lui soit communiqué, avec les informations sur les pénalités imposées dans le cadre de ce système.	La CIG a déjà fait cette suggestion en réponse à la consultation sur les documents de référence réseau 2013 et 2014 d'Eurotunnel. Nous prenons note des commentaires d'Eurotunnel répondant aux commentaires de la CIG sur le document de référence réseau 2014: « <i>Eurotunnel a pris note de ce commentaire et du souhait du CBE ; ceux-ci exigent des travaux de développement complémentaires qu'Eurotunnel compte envisager et planifier en liaison avec d'autres développements et avec le travail de réglementation lié au document de référence réseau.</i> » La CIG n'a pas été informée d'une initiative d'Eurotunnel sur ce point l'année passée et apprécierait qu'Eurotunnel définisse un calendrier clair pour ce travail. Ce point a également été porté à l'attention d'Eurotunnel dans un courrier de la CIG en date du 12 février 2013.	Eurotunnel entend coopérer constructivement avec la CIG dans l'établissement des priorités du cycle de travail bilatéral en 2014, puis de leur traitement. Ce programme de travail devrait traiter les barrières réelles au développement rencontrées par d'autres EFs (y compris Nouveaux Entrants), qu'Eurotunnel souhaite partager avec la CIG en vue de contribuer à leur résolution progressive.	Cf. les commentaires de la CIG au paragraphe 5.3 Concernant le régime de performance, cf. nos commentaires au paragraphe 7.1

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
Chapitre 7	Les informations sur la méthode de traitement des trains en retard à Dollands Moor et Fréthun sont insuffisantes.		<p>Eurotunnel invite la CIG à se rapprocher des GIs concernés en vue d'obtenir ces informations.</p> <p>Les chantiers frontaliers de Fréthun et Dollands se situent en dehors de la Concession du Lien Fixe, et donc hors de la zone actuelle de contrôle ferroviaire d'Eurotunnel. Les trains de fret n'apparaissent pour le RCC Eurotunnel que lorsqu'ils sont présentés en amont de la limite de la Concession par le GI national considéré, ce dernier étant responsable du traitement des retards sur le site frontalier sous son contrôle.</p>	
7.1	Ce paragraphe n'explique pas ce qui se passe en cas de retard dans la tranche horaire > 10 minutes et < 15 minutes.	La CIG a déjà fait cette observation à propos des documents de référence réseau 2013 et 2014 d'Eurotunnel. Nous prenons note des commentaires fournis par Eurotunnel sur ce point en réponse aux commentaires de la CIG sur le document de référence réseau 2014. Il serait utile d'inclure cette clarification dans le document de référence réseau lui-même. Ce point a également été porté à l'attention d'Eurotunnel dans un courrier de la CIG en date du 12 février 2013.	Eurotunnel convient de clarifier et documenter ce point lors de la mise en place du reporting de performance visé deux points plus haut.	La CIG prend bonne note de cette intention et souhaiterait savoir à quelle échéance le reporting de performance sera mis en place.
7.2	Dans le dernier paragraphe, « Eurotunnel pourra renoncer » doit être remplacé par « Eurotunnel renoncera ».	Dans le cas où Eurotunnel est responsable de l'interruption, la raison du non-remboursement adéquat des opérateurs n'est pas claire.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.
7.2	Le troisième paragraphe «dans les deux cas décrits ci-dessus» doit être rétabli.		Eurotunnel n'est pas certain de bien comprendre la signification de ce	Erratum : ce commentaire concernait le DRR 2014 et peut être

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
			commentaire de la CIG, et apprécierait des précisions complémentaires.	ignoré.
Annexe 1 (paragraphe 1)	Il est utile qu'Eurotunnel énumère les documents pertinents, mais nous considérons que ces documents devraient être mis en ligne et facilement accessibles.	La législation prescrit que les règles obligatoires doivent être transparentes. Leur mise en ligne permettrait aux opérateurs potentiels d'y avoir accès sans être obligés de contacter Eurotunnel (ce point a déjà été soulevé par la CIG dans ses commentaires sur le DRR 2014). De plus, la CIG et le CS n'ont pas encore eu communication des nouvelles annexes du volume C2 – quand elles seront disponibles nous devons vérifier <ul style="list-style-type: none"> a) leur cohérence avec les règles de sécurité unifiées fixées par la CIG b) leur description dans le DRR. 	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG est satisfaite qu'Eurotunnel ait prévu des dispositions pour que les documents soient accessibles aux parties prenantes qui en feraient la demande. Toutefois, la CIG appelle l'attention sur l'article 17 du règlement binational ; elle coopérera avec Eurotunnel pour s'assurer que les éléments pertinents des règles obligatoires soient mis à jour et publiés en 2014.
Annexe 1 (paragraphe 2)	La troisième phrase du premier paragraphe devrait être : « le contenu des spécifications se trouve dans les STI applicables (lien avec le JOUE) ou dans le Document national de référence pour la liaison fixe à consulter sur le site de la CIG).	Cette formulation est plus précise et plus commode. Il n'est pas approprié de demander aux entreprises ferroviaires de contacter l'Agence ferroviaire européenne pour obtenir les informations en question.	<u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u>	La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
Annexe 1 (paragraphe 3, concernant la compétence du personnel des entreprises ferroviaires)	<p>Le deuxième paragraphe devrait indiquer que les dispositions concernant le personnel sont à prévoir par les entreprises ferroviaires dans leur demande de certification partie B. Dans le cadre de la procédure, il n'est pas exigé de fournir une évaluation des risques au sens de la méthode de sécurité commune. Les quatrième et cinquième paragraphes devraient être modifiés de manière à indiquer que les personnels des entreprises ferroviaires ne sont pas tenus de posséder un certificat particulier pour le tunnel sous la Manche. Par exemple, ces paragraphes pourraient mentionner les «bonnes pratiques».</p> <p>Le dernier paragraphe doit être amendé de la même façon. Les entreprises ferroviaires ne sont pas tenues de fournir une liste des membres de leur personnel qui détiennent un certificat à jour.</p>	<p>Le projet contient deux exigences superflues. La demande de certification partie B doit décrire les procédures adoptées pour évaluer les risques en rapport avec les compétences des personnels, mais ne doit pas nécessairement contenir l'évaluation des risques elle-même. Ces modifications sont nécessaires pour éviter de donner l'impression que ces dispositions sont obligatoires (et peuvent être mises en place par Eurotunnel).</p>	<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p>	<p>La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.</p>

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
Annexe 1 (paragraphe 4)	<p>Le premier paragraphe devrait être amendé.</p> <p>Les procédures d'évacuation sont couvertes par le SGS de l'opérateur et la procédure d'autorisation de sécurité (et non par la certification d'interopérabilité).</p> <p>L'amendement pourrait être le suivant : 'les opérateurs utilisant de nouveaux matériels roulants devront s'assurer que leurs procédures d'évacuation garantissent aux personnes évacuées un niveau de sécurité au moins aussi élevé que les matériels approuvés existants. Tout nouveau matériel roulant devra vraisemblablement être évalué selon la méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques. Dans ce cadre, une démonstration prouvant que le GAME est atteint, ou une procédure similaire, seront exigées. Dans tous les cas, la capacité du matériel roulant, le dispositif des équipages (leur nombre, leur disposition, leur formation) devront faire partie de l'évaluation des risques.</p>	<p>Des modifications sont nécessaires car ces paragraphes confondent différences exigences juridiques et n'apportent rien aux opérateurs.</p>	<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p>	<p>La CIG prend bonne note du texte modifié par Eurotunnel.</p>
	<p>Dans le second paragraphe, la fin de la deuxième phrase, après «l'amélioration du niveau de sécurité» devrait être supprimée car elle n'apporte rien et risque de se révéler inexacte.</p>		<p><u>Voir texte modifié NS2015 Final 1</u></p>	
Annexe 2	<p>La CIG se félicite de la mise à jour des exigences techniques par Eurotunnel, qui sont en accord avec celles décrites dans le document de référence de la CIG. La CIG prend note que les références à la RST TSI devront être modifiées en «TSI LOC&PAS» qui doit entrer en vigueur mi</p>	<p>L'Annexe 2 a été remaniée en profondeur et est très proche du projet de rédaction fourni à ET par le groupe ad hoc de la CIG sur la réglementation. .</p>	<p>Eurotunnel se félicite avec la CIG de ce constat de concordance.</p> <p>Les références aux TSI seront ajustées après l'entrée en vigueur des textes correspondants, qui devrait intervenir à temps pour la consultation DRR 2016.</p>	

Paragraphe	CIG - Commentaire	CIG - Explication	Eurotunnel - Réponse & Explication	CIG - Commentaires
	2014.			
Annexe 3	La CIG ne comprend pas pourquoi certaines offres sont présentées aux prix de 2009	Pour plus de clarté et une meilleure compréhension, les tarifications figurant dans les prix de 2009 doivent être mises à jour et se référer aux prix actuels. Les prix indiqués ne sont, dans certains cas, plus d'actualité et ne correspondent plus aux tarifications actuelles.	<p>Voir <u>texte modifié NS2015 Final 1</u></p> <p>[NB: cette observation doit se référer à l'Annexe 4 plutôt qu'à l'Annexe 3, car seul le prix par voyageur contient une formule d'indexation sur base 2009]</p> <p>1) Eurotunnel a développé un nouveau tableau dans le DRR Annexe 4 (page 45) afin de refléter ce commentaire de la CIG. Ce tableau fournit la simulation du calcul estimé pour janvier 2015, en fonction d'hypothèses prévisionnelles d'inflation, que l'EF peut recalculer selon ses propres hypothèses.</p> <p>2) L'Annexe 4 du DRR fournit la formule d'indexation identique à celle du RUC. Cette formule permet d'établir des prévisions à long terme avec une forte prévisibilité, fournissant ainsi un degré de transparence extrêmement apprécié par les EFs. Ceci est habituellement un des premiers points que les nouveaux entrants potentiels vérifient avec l'aide d'Eurotunnel. La carence de formule LT sur d'autres réseaux pénalise hélas les business plans des EFs.</p>	
Annexe 4	La CIG prend note de la suppression relative à l'exigence d'un péage passager minimum.	La CIG estime que cette suppression accroît la similarité entre les dispositions du document de référence réseau et celles de la convention d'utilisation et se félicite de cette modification.	Eurotunnel note avec satisfaction la compréhension exprimée par la CIG en 2013 sur nos présentations à ce sujet.	