

## Commission intergouvernementale au Tunnel sous la Manche (CIG)

### Compte rendu de l'atelier des parties prenantes

22 mars 2013, Lille

#### Résumé :

La CIG a demandé à son comité binational économique (CBE) d'organiser un atelier à l'intention de toutes les parties prenantes du Tunnel sous la Manche dans le but d'étudier le marché de l'accès au tunnel, et notamment les questions de régulation économique.

L'atelier a été dirigé par le Président de la CIG et le chef de la délégation française à la CIG. Les co-présidents du CBE ont présenté leurs travaux de 2012 et ont brièvement introduit la discussion. A la demande de la CIG, les représentants d'Eurotunnel ont également fait une présentation et ont largement contribué aux débats.

Une vingtaine de parties prenantes étaient représentées, notamment des entreprises ferroviaires de fret et de passagers potentiellement utilisatrices du tunnel, les gestionnaires des infrastructures adjacentes, des instances représentatives, des régulateurs nationaux, la Commission européenne (DG Move) et d'autres parties intéressées.

Une liste complète des participants figure en annexe, de même que les présentations faites en séance.

#### I- Présentation des rapports du CBE

1. Après l'introduction des débats par le Président de la CIG, le CBE a successivement présenté le contexte juridique qui fonde le rôle de régulation de la CIG, les méthodes et procédés qu'il a adoptés jusqu'ici, et les conclusions résumées des rapports déjà publiés ou en cours de rédaction.

Les points suivants ont particulièrement été portés à l'attention des parties prenantes :

- a) La désignation de la CIG comme organisme de régulation, aux termes du Règlement binational de 2009, et conformément aux Directives européennes, notamment la Directive 2001/14 ;
- b) Dans ce cadre, le rôle joué par la CIG dans l'examen et le contrôle des Documents de référence réseau publiés par Eurotunnel et dans le traitement des recours déposés par les entreprises ferroviaires *potentiellement* lésées ;

- c) De manière probablement plus significative, le travail proactif demandé au CBE par la CIG, conformément à la législation européenne et en réponse à certaines attentes, d'examiner le système de redevances d'accès au Tunnel et sa conformité avec la législation ;
- d) L'importance attachée par le CBE à la transparence et au caractère binational de ses travaux, dans le cadre de son programme de travail et de rencontres régulières avec Eurotunnel et les autres parties concernées ;
- e) La publication des résultats dans les rapports mis en ligne sur le site de la CIG

Voir <http://www.channeltunneligc.co.uk/Joint-Economic-Committee.html?lang=en> pour la version anglaise et <http://www.cigtunnelmanche.fr/Organisme-de-contrôle.html?lang=fr> pour la version française.

2. Concernant ses conclusions à ce jour, le CBE a indiqué que :

- a) Certaines des conclusions qui se dégagent, notamment au sujet de la structure et du niveau des redevances, sont soumises, comme l'a demandé Eurotunnel à la clause de confidentialité commerciale ;
- b) Le CBE a examiné attentivement la structure du groupe Eurotunnel et la séparation de ses comptes. Le CBE est d'avis que le niveau de séparation mis en place par le groupe entre ses fonctions de gestionnaire d'infrastructure (concessionnaires) et ses fonctions d'entreprise ferroviaire (Europorte) respecte les exigences de la législation européenne – sachant qu'en termes de gestion l'activité navettes d'Eurotunnel est exemptée de l'exigence de séparation d'avec l'activité de gestion d'infrastructure ;
- c) Le CBE considère la Convention d'utilisation *conclue en 1987 entre Eurotunnel, la SNCF et le BRB* comme un accord-cadre au sens de la Directive 2001/14 et, selon ses conclusions, les caractéristiques du projet de liaison fixe correspondent aux exceptions figurant à l'article 17 de la Directive, qui autorisent de tels accords à aller au delà de la durée normalement pratiquée ;
- d) Le CBE a conclu que les redevances qui figurent dans la convention d'utilisation sont d'un niveau globalement équivalent à celles qui figurent dans le document de référence réseau ;
- e) Le CBE continue à examiner la question de l'adéquation entre la structure et le niveau des redevances d'Eurotunnel et les principes énoncés dans les articles 7 et 8 de la directive 2001/14, notamment pour savoir si les majorations pratiquées sont acceptables et si les coûts à long terme sont correctement recouverts ;
- f) Le CBE tient à souligner qu'il est essentiel pour Eurotunnel d'améliorer substantiellement le niveau de transparence du système de tarification figurant dans la Convention d'utilisation et de montrer beaucoup plus clairement comment ce système répond aux principes de la Directive et s'articule avec le document de référence réseau.

3. Au cours du débat sur le travail réalisé jusqu'ici par le CBE, les principales remarques des parties prenantes ont été les suivantes :

- a) Comparées aux autres réseaux ferroviaires européens, les redevances par kilomètre d'Eurotunnel sont plus élevées, et pour les intervenants s'en inquiétant ceci menace la

compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport; toutefois les participants sont conscients qu'en tant qu'infrastructure, le Tunnel possède un certain nombre de traits uniques qui justifient ces redevances élevées, notamment son caractère sous-marin et l'importance des investissements au km, infrastructures et équipements correspondants, un niveau d'utilisation particulièrement intense et l'obligation de recouvrer 100% du financement privé dont il a bénéficié ;

- b) Il est important de saisir l'effet des redevances sur les marchés spécifiques. Par exemple, selon un travail de recherche exécuté à la demande du secteur du fret ferroviaire, la réduction des redevances *pourrait avoir* un impact significatif sur le trafic ;
- c) Dans l'intérêt de tous, il est nécessaire de continuer à faire évoluer le régime de sécurité et les caractéristiques techniques *du tunnel* de manière à réduire les coûts et les obstacles à l'accès, susciter l'accroissement du *trafic et promouvoir* la concurrence ;
- d) La CIG et Eurotunnel reconnaissent conjointement qu'il est nécessaire d'accroître la transparence garantie par l'amélioration continue du Document de Référence Réseau et par l'action du régulateur, afin donner confiance aux opérateurs et aux clients en leur montrant que le marché est régi équitablement.

## **II/ Le cadre juridique applicable au Tunnel sous la Manche et la structure des redevances**

1/ Le CBE a exposé le cadre juridique applicable au dispositif tarifaire du Tunnel, soulignant notamment :

- a) Le rôle de régulateur dévolu à la CIG conformément au Traité de Canterbury et à l'accord de concession du Tunnel ;
- b) L'exigence imposée par ces deux documents de garantir la liberté de la politique commerciale d'Eurotunnel, dans le respect des exigences juridiques ainsi que des principes de *libre* concurrence et de non-discrimination entre utilisateurs *du Tunnel* ;
- c) Les exigences européennes introduites par le premier paquet ferroviaire et appliquées par la CIG en tant qu'organe de régulation, essentiellement les principes de tarification, et les exigences portant sur le cadre de tarification et le Document de Référence Réseau.

2. Au cours du débat sur le cadre juridique et la structure des redevances, les principales remarques des parties prenantes ont été les suivantes :

- a) Il est vital de s'assurer que les coûts sont répartis équitablement entre les services de navettes d'Eurotunnel et les services ferroviaires internationaux ;
- b) Afin de susciter la confiance sur l'application correcte des principes de tarification, cette garantie doit s'accompagner d'une séparation comptable et d'une complète transparence de l'information sur les coûts.

## **III/ Les redevances d'accès au Tunnel sous la Manche**

1. Eurotunnel a présenté et justifié les redevances pratiquées actuellement en soulignant que :

- a) selon Eurotunnel, les liaisons « routière » et « ferroviaire » assurées par le Tunnel correspondent à des marchés totalement différents

- b) les vingt millions de passagers et les vingt millions de tonnes de fret acheminés sous la Manche par la route et par le rail représentent un grand succès
- c) Eurotunnel ne perçoit aucune aide directe pour la construction du tunnel et pour ses opérations, ni aucune aide indirecte par le biais de franchises qui seraient accordées à des opérateurs pour des délégations de service public
- d) bien que les redevances par kilomètre soient élevées dans l'absolu, elles sont compétitives, ou même faibles, au regard des réseaux voisins et relativement aux coûts du Tunnel et à la nécessité de recouvrer l'intégralité de ces coûts au moyen des seuls revenus commerciaux
- e) de même, s'agissant des redevances pour le fret, la comparaison avec le prix au conteneur ou le prix d'une traversée par la route (par navette poids lourds ou par ferry) est favorable à Eurotunnel
- f) Eurotunnel est tenu par contrat d'appliquer à ses redevances une formule de type  $IPC - x$ , contrairement à de nombreux réseaux qui appliquent une formule  $IPC + x$  ou ne garantissent aucune visibilité à long terme sur l'évolution des redevances
- g) grâce à la politique d'accès ouvert d'Eurotunnel, le trafic fret a doublé depuis 2007.
- h) d'autres facteurs qu'Eurotunnel ne peut maîtriser ont un impact négatif plus important sur l'évolution du trafic, notamment le fait que les autorités de sécurité n'ont pas accordé d'autorisation au matériel roulant adapté, les exigences de sûreté imposées par les gouvernements, et la qualité inégale des infrastructures de transport en Europe

- 2. Au cours du débat sur l'exposé d'Eurotunnel, les principales remarques des parties prenantes ont été les suivantes :
  - a) le fret non accompagné est une base de comparaison des prix plus pertinente, et beaucoup moins favorable à *Eurotunnel* que les navettes poids lourds ou les ferries ;
  - b) Il faut agir sur le niveau des redevances, faute de quoi le prix combiné du rail et du transport par ferries sera inévitablement moins élevé que la meilleure offre de traversée par rail
  - c) la part très faible du rail dans le marché fret trans-Manche, et le passage d'un pic de 28 trains par jour aux 5 trains par jour enregistrés actuellement, ne peuvent pas être entièrement expliqués par des facteurs extérieurs à Eurotunnel
  - d) le Document de Référence Réseau devrait être suffisamment transparent pour prouver, au minimum, que les coûts sur la base desquels les redevances sont calculées sont équitables, et comporter des explications détaillées justifiant ces coûts

#### **IV/ Régime de performance**

Le CBE a exposé les exigences juridiques relatives au régime de performance, telles qu'elles figurent dans les Directives et a demandé aux parties prenantes d'exprimer leur point de vue sur les mesures prises par Eurotunnel pour réduire les perturbations et améliorer la performance. Le CBE a également indiqué qu'avant la création du CBE le document de référence réseau ne comprenait pas de régime de performance et que la refonte de la Directive 2012/34 imposerait à Eurotunnel des exigences nettement plus détaillées.

Les parties prenantes ont exprimé les points de vue suivants :

- a) Les systèmes de pénalité en cas de perturbation ne doivent pas entraîner de conséquences inacceptables pour les petites entreprises, surtout celles de fret
- b) en faisant évoluer le régime applicable au Tunnel, il sera important que la CIG et Eurotunnel tiennent compte des bonnes pratiques des autres réseaux et s'efforcent d'adopter une approche cohérente, au moins entre Eurotunnel, HS1 et RFF
- c) pour montrer aux opérateurs que les règles sont appliquées, il faudrait fournir des détails plus précis et adopter une approche plus transparente

## **V/ Répartition des capacités /résolution des conflits**

1. Le CBE a indiqué que les exigences concernant la répartition des capacités et la résolution des conflits dériveraient aussi de la Directive 2011/14. La CIG a demandé aux parties prenantes d'exprimer leur point de vue sur les mesures prises par Eurotunnel pour s'assurer que, conformément à l'Annexe III de la Directive, le processus soit indépendant, équitable et non-discriminatoire et qu'il s'appuie sur des mécanismes adéquats de résolution des conflits et de coopération avec les autres réseaux.
2. Les parties prenantes ont fait remarquer que :
  - a) de manière générale, il n'y a pas de problème de disponibilité des sillons dans le Tunnel, vu la faiblesse de la demande
  - b) pour des raisons similaires de sous-utilisation, les mécanismes de résolution des conflits n'ont pas été testés en vraie grandeur, mais ils semblent satisfaisants
  - c) les procédures figurant dans le Document de référence réseau doivent être alignées avec celles de la Convention d'utilisation
  - d) pour les services internationaux, la disponibilité de Dollands Moor et de Frethun est essentielle
  - e) à l'avenir, l'évolution de ces dispositions devrait être fondée sur les bonnes pratiques et le groupe IRG-Rail pourrait avoir un rôle à jouer dans la facilitation d'une approche commune des sillons internationaux, sur la base des prévisions de trafic des opérateurs

## **VI/ Amélioration de l'accès au Tunnel sous la Manche**

Au cours d'un résumé des débats et d'une discussion sur l'amélioration de l'accès au Tunnel :

- a) Eurotunnel a présenté sa proposition de système ETICA destiné à soutenir financièrement de nouveaux flux de fret ; ce système a été bien accueilli par les parties prenantes
- b) la CIG et Eurotunnel ont été encouragées à réviser la liste des matériaux de fret prohibés, ce qui aurait le potentiel d'ouvrir de nouveaux marchés inexploités
- c) La CIG et Eurotunnel ont été encouragés à être plus actifs en matière de sécurité et dans le domaine technique afin de créer des conditions favorables à la concurrence ; en effet le fait de voir apparaître des structures monopolistiques est de nature à décourager les nouveaux entrants et les nouveaux clients

## **VII / Conclusions et prochaines étapes**

La CIG et le CBE ont convenu :

- a) au vu du grand succès des échanges entre régulateur et parties prenantes, d'organiser d'autres événements de la même nature, selon une périodicité au moins annuelle
- b) de poursuivre leurs efforts d'analyse du contexte commercial, d'amélioration de la transparence des conditions d'accès, et de résolution des problèmes spécifiques (notamment les exigences de sûreté et de sécurité)
- c) de s'assurer qu'Eurotunnel respectera l'engagement pris par ses représentants d'améliorer le Document de Référence Réseau

**Martin Jones**

**Secrétariat Britannique**