

**Will Godfrey**  
Director, Economics, Finance and Markets



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

4 March 2026

Dear Jean-Pierre

### **Eurotunnel Network Statement 2027**

Further to your publication of Eurotunnel's Network Statement for the 2027 working timetable on 12 December 2025, I am pleased to provide the joint Opinion of the Office of Rail and Road (ORR) and L'Autorité de régulation des transports (ART).

Our comments in the Opinion have been developed in line with the principles set out in the cooperation agreement between ORR and ART and with regard to the requirements of the Recast Directive (2012/34 EU), as implemented in Great Britain by the Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016.

The comments of ORR and ART are attached as an annex to this letter. This letter and its annex will be published on our website, and has also been copied to Patrick Vieu, Vice-Chair of ART.

Yours sincerely

**Will Godfrey**

**SOMMAIRE / TABLE OF CONTENTS**

1	SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY .....	2
2	Spécificités du lien fixe transmanche et cadre juridique / Specificities of the cross Channel fixed link and legal framework .....	4
2.1	Le lien fixe transmanche / The Channel fixed link .....	4
2.2	Nature et portée du contrôle exercé par les régulateurs / Nature and scope of the supervision undertaken by the regulators .....	5
3	Calendrier et publication du DRE 2027/ Calendar and publication of 2027 NS .....	6
4	Nouveaux accords OMRC/New OMRC Agreement.....	8
4.1	Sur l'association des opérateurs aux accords OMRC / On the association of operators to the OMRC agreements.....	10
4.2	Les informations contenues dans les accords OMRC et les documents associés participent à la prévisibilité des redevances / The information contained in OMRC agreements and related documents contributes to the predictability of fees. ....	11
4.3	Allocation des coûts OMR / OMR cost allocation.....	15
4.4	Paiement de performance / Performance payment .....	18
5	Autres observations / Other comments .....	20
5.1	Sur la mise en place d'accords-cadres /On the implementation of framework agreements .....	20
5.2	Évolutions du mécanisme applicable en cas de demandes conflictuelles de sillons / Evolution of the mechanism applicable in the event of conflicting path requests.....	21

## 1 SYNTHÈSE / EXECUTIVE SUMMARY

**L'objet du présent avis, émis par l'Autorité de régulation des transports et l'Office of Rail and Road** (ci-après, respectivement, l'« ART » et l'« ORR », dénommés ensemble les « régulateurs »), sur le « document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe » (ci-après le « DRE »), publié annuellement par Eurotunnel, est de s'assurer de sa conformité aux exigences de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (ci-après « la directive »).

**The purpose of this opinion, issued by the Transport Regulation Authority and the Office of Rail and Road** (hereinafter "ART" and "ORR" respectively or together the "regulators"), is to ensure the compliance of Eurotunnel's annually published Network Statement (hereinafter the "NS") with the requirements of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast) (hereinafter "the Directive") .

**Les régulateurs rendent cet avis dans un contexte où plusieurs opérateurs potentiels ont exprimé leur intention de développer de nouveaux services** de transport ferroviaire de voyageurs utilisant le Lien Fixe et où l'Office of Rail and Road, dans une décision adoptée le 30 octobre dernier, a approuvé la demande formulée par Virgin Trains d'accès au centre de maintenance international de Temple Mills géré par Eurostar.

**The regulators issue this opinion at a time when several potential operators have expressed their intention to develop new international passenger rail services** using the Fixed Link, and in light of the recent decision of the Office of Rail and Road of 30 October, which approved the application submitted by Virgin Trains for access to the Temple Mills International maintenance facility operated by Eurostar.

**Les évolutions du DRE 2027 par rapport au DRE 2026 sont principalement de trois ordres.** Il s'agit (i) de la prise en compte des accords OMRC 2025-29 pour ce qui concerne la définition du tarif par train dans le cadre d'une projection à 5 ans, (ii) de l'ajout de précisions concernant les règles encadrant l'allocation de capacité ainsi que (iii) d'une évolution des dispositions concernant les accords-cadres de capacité.

**The changes to the 2027 NS compared to the 2026 version are mainly in three areas:** (i) the inclusion of the 2025-29 OMRC agreements notably for the definition of train tariffs in the 5-year projection, (ii) the addition of details on capacity allocation and (iii) changes to the provisions concerning capacity framework agreements.

<p><b>Les accords OMRC, récemment signés pour la période 2025-29, permettent de définir des trajectoires tarifaires pluriannuelles pour le recouvrement des coûts d'exploitation attribuables au transport ferroviaire de voyageurs.</b> Ces accords participent à la visibilité des évolutions des redevances d'infrastructure et prévoient, par ailleurs, la fourniture d'informations sur les coûts du gestionnaire d'infrastructure et la façon dont ils sont reflétés dans les tarifs. Dans le cadre du développement de la concurrence, les régulateurs accueillent favorablement le fait que le DRE prévoit la participation aux processus contractuels de tous les opérateurs de trains de voyageurs en open access, qu'il s'agisse d'Eurostar ou des futurs nouveaux entrants. Pour la mise en œuvre de cet objectif, les informations sur les évolutions des postes de dépenses d'Eurotunnel ou l'allocation des coûts doivent être partagées avec tous les opérateurs concernés. L'ART et l'ORR soulignent que les évolutions des coûts d'Eurotunnel ne peuvent être correctement appréhendées qu'à la condition d'être mises en regard de la qualité de service, afin d'apprécier l'évolution du rapport qualité-prix.</p>	<p><b>The OMRC agreements, which were recently signed for the 2025–2029 period, make it possible to define multi-annual tariff trajectories for the recovery of operating costs attributable to passenger rail services.</b> These agreements contribute to greater visibility of developments in infrastructure charges and also provide railway undertakings with information on the infrastructure manager's costs, and how they are reflected in charges. In the context of the development of competition, the regulators welcome the fact that the Network Statement provides for the involvement of all passenger train operators, including Eurostar and future new entrants in Open Access, in contractual processes. For the implementation of this objective, the information on developments in Eurotunnel's cost items or on cost allocation must be shared with all the operators concerned. The ART and the ORR underline that developments in Eurotunnel's costs can only be properly assessed if they are considered in conjunction with service quality, in order to assess changes in value for money.</p>
<p><b>Concernant l'allocation des capacités, dans les cas de demandes concurrentes de sillons, Eurotunnel a distingué dans le DRE 2027 ce qui relève, d'une part, des « principes » pour la recherche d'une solution par le dialogue, d'autre part, des « critères » d'arbitrage en cas de conflit persistant.</b> La phase de concertation est désormais gouvernée par un principe unique de maximisation des circulations. La phase d'arbitrage conserve les mêmes critères qui tiennent compte, notamment, de la complexité de tracer les sillons internationaux. Elle prévoit en outre un nouveau critère, non priorisé par rapport aux autres, lié à l'efficacité de composition des services (e.g. unité multiple...). Les régulateurs accueillent favorablement ces précisions qui vont dans le sens d'une clarification des conditions d'allocation des capacités. Ils souhaitent cependant poursuivre en 2026, avec Eurotunnel et l'ensemble des parties concernées, les travaux concernant, respectivement, les « principes » et les « critères » devant orienter l'allocation des capacités</p>	<p><b>With regard to capacity allocation in the case of competing demands for paths, Eurotunnel has distinguished in the 2027 NS between, on the one hand, the “principles” governing the search for a solution through dialogue in the event of competing path requests, and, on the other hand, the “criteria” used for arbitration in the event of a persistent conflict.</b> The discussion phase is now governed by a single principle of maximising train movements. The arbitration phase retains the same criteria, that, in particular, take into account the complexity of planning international train paths, and introduce a new criterion, not prioritised over the others, related to train formation efficiency (eg. multiple unit...). The regulators welcome these clarifications which contribute to clarifying the conditions for capacity allocation. They nevertheless wish to continue work in 2026 with Eurotunnel and all relevant stakeholders on the “principles” and the “criteria” to be applied in the allocation of capacity.</p>

<p><b>Le DRE 2027 indique qu'Eurotunnel « étudie l'introduction d'une offre d'accords-cadres à compter de l'horaire de service 2030 », ce qui correspond au calendrier de déploiement prévu des services des nouveaux opérateurs potentiels. Les régulateurs rappellent l'importance de ce dispositif et leur disponibilité pour poursuivre les travaux entrepris avec Eurotunnel sur le sujet.</b></p>	<p><b>The 2027 NS states that Eurotunnel is "studying the introduction of an offer of framework agreements from the 2030 working timetable", which corresponds to the planned roll-out of services by potential new operators. Regulators reiterate the importance of this mechanism and their desire to continue supporting the work undertaken by Eurotunnel on this subject.</b></p>
<p><b>2 SPÉCIFICITÉS DU LIEN FIXE TRANSMANCHE ET CADRE JURIDIQUE / SPECIFICITIES OF THE CROSS CHANNEL FIXED LINK AND LEGAL FRAMEWORK</b></p>	
<p><b>2.1 Le lien fixe transmanche / The Channel fixed link</b></p>	
<p><b>1. Le lien fixe transmanche (LFT) est une infrastructure ferroviaire concédée</b> par les autorités françaises et britanniques à un gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel, dans le cadre du traité international de Canterbury<sup>1</sup> et du contrat de Concession (ci-après la « Concession ») signé en 1986 entre, d'une part, les gouvernements français et britannique et, d'autre part, France Manche S.A. et The Channel Tunnel Groupe Limited, opérant conjointement sous le nom d'Eurotunnel.</p>	<p><b>1. The Channel fixed link (CFL) is a rail infrastructure concession granted</b> by the French and British authorities to an infrastructure manager, Eurotunnel, under the bi-national Treaty of Canterbury<sup>2</sup>. and the concession agreement (the "Concession Agreement" or the "Concession") signed in 1986 between the governments of the French Republic and the United Kingdom and the private concession companies France Manche SA and The Channel Tunnel Group Limited, operating jointly under the name Eurotunnel.</p>
<p><b>2. En 1987, Eurotunnel et les opérateurs de transport ferroviaire nationaux de la France et du Royaume-Uni, SNCF et The British Railways Board (désignés sous le terme de « réseaux »), ont signé une Convention d'utilisation</b> (en anglais « Railways Usage Contract », ou « RUC »). Cette convention s'applique pendant toute la durée de la Concession, qui s'étend jusqu'en 2086, et définit les principes et conditions dans lesquels Eurotunnel permet l'utilisation par les trains des "réseaux" du LFT.</p>	<p><b>2. In 1987, Eurotunnel and the national rail transport operators of France and the United Kingdom, SNCF and The British Railways Board (referred to as the "Railways"), signed the Railways Usage Contract (RUC),</b> applicable for the duration of the Concession running until 2086 and that defines the principles and conditions under which Eurotunnel allows the "Railways" to circulate in the CFL.</p>

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

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

## 2.2 Nature et portée du contrôle exercé par les régulateurs / Nature and scope of the supervision undertaken by the regulators

**3. Dans le cadre de ses obligations de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, Eurotunnel est tenu de publier annuellement un « Document de référence annuel pour l'utilisation du lien fixe transmanche » (DRE) qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.**

**3. In line with its obligations as rail infrastructure manager, Eurotunnel is required to publish an annual "Network Statement for the use of the cross-channel fixed link" (NS), describing the characteristics of the infrastructure made available to the railway companies, the charges for the services offered, the rules for capacity allocation, and the information needed for the exercise of network access rights.**

**4. Le paragraphe 2 de l'article 56 de la directive dispose que l'organisme de contrôle « [v]érifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats ». En outre, le paragraphe 6 de l'article 56 de la directive précise que l'organisme de contrôle « [v]eille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires ».**

**4. Paragraph 2 of Article 56 of the Directive provides that the regulatory body "shall, in particular, check whether the network statement contains discriminatory clauses or creates discretionary powers for the infrastructure manager that may be used to discriminate against applicants". In addition, paragraph 6 of Article 56 of the Directive states that the regulatory body "shall ensure that charges set by the infrastructure manager comply with Section 2 of Chapter IV and are non-discriminatory".**

**5. Ces dispositions sont reprises en substance dans l'annexe tarifaire du règlement binational ayant fait l'objet d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord signées à Paris le 18 et le 23 mars 2015, transférant à l'ART et à l'ORR, en tant qu'organismes de contrôle nationaux au sens de l'article 55, paragraphe 1 de la directive, la compétence de régulation économique, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour le LFT, prévoyant à son article 3 que : « [d]ans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances ».**

**5. These provisions are taken up in substance in the Charging Annex to the Binational Regulation that was the subject of an Agreement in the form of an Exchange of Letters between the Government of the French Republic and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed in Paris on 18 and 23 March 2015, transferring to ART and ORR, as national regulatory bodies within the meaning of Article 55(1) of the Directive, competence for economic regulation, establishing the principles of cooperation between them and laying down a charging framework for the CFL, providing in its Article 3 that : "[W]hen performing its functions, the infrastructure manager shall at all times ensure that charges are transparent, fair and non-discriminatory".**

**6. Les deux régulateurs appliquent des modalités d'examen du DRE différentes :**

- En France, aux termes de l'article L. 2133-6 du code des transports, l'ART « *émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées* » ;
- En Grande-Bretagne, l'ORR est habilité, en tant que partie prenante, à répondre à la consultation sur le DRE au titre de l'article 13(1) du « GB Railways Regulations ».

**6. The two regulators have different processes for the review of the NS:**

- In France, under the terms of Article L. 2133-6 of the Transportation Code, ART "*issues a reasoned opinion on the network statement within two months of its publication. The modifications which, in light of this opinion, are necessary to bring the provisions into compliance with the regulations are made without further consultation of the interested parties*";
- In Great Britain, ORR is entitled, as a stakeholder, to respond to the consultation on the NS under regulation 13(1) of the GB Railways Regulations.

**3 CALENDRIER ET PUBLICATION DU DRE 2027/ CALENDAR AND PUBLICATION OF 2027 NS**

**7. Eurotunnel a mené une consultation des parties intéressées concernant le DRE 2027 entre le 12 novembre et le 10 décembre 2025.** Le DRE a ensuite été publié le 12 décembre 2025. Il en ressort que les parties prenantes ont disposé d'un mois pour formuler leurs commentaires et qu'Eurotunnel a disposé de deux jours pour en prendre connaissance et, si besoin, modifier le DRE en conséquence avant publication.

**7. Eurotunnel carried out a stakeholder consultation on the 2027 NS between November 12 and December 10, 2025.** The NS was then published on December 12, 2025. As a result, stakeholders had one month to formulate their comments, and Eurotunnel had two days to review them and, if necessary, amend the NS accordingly before publication.

<p><b>8. Les réglementations française et britannique prévoient que le DRE doit être publié au plus tard un an avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire de service<sup>3</sup>. Par ailleurs, en France, le gestionnaire d'infrastructure est tenu de soumettre un projet de document de référence du réseau à l'avis du Gouvernement, des candidats et des associations nationales représentatives des usagers des transports. Leurs avis « sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans les deux mois qui suivent la transmission du projet »<sup>4</sup>. Il en ressort que la consultation doit intervenir plus de 14 mois avant le début de l'HDS de manière à laisser deux mois aux parties intéressées pour formuler leur avis et suffisamment de temps à Eurotunnel pour prendre connaissance des observations formulées et, le cas échéant, modifier le DRE en conséquence.</b></p>	<p><b>8. French and UK legislation requires the NS to be published no later than one year before the new working timetable comes into force<sup>5</sup>. In addition, in France the infrastructure manager is required to submit a preliminary version of the network statement to the Government, applicants and national associations representing transport users for their opinion. Their opinions "are regarded as favourable if they are not received within two months of the draft being submitted"<sup>6</sup>. This means that the consultation must take place more than 14 months before the start of the WTT, in order to give interested parties the right to formulate their opinions within two months, and also to provide Eurotunnel with sufficient time to take note of any comments made and, if necessary, to amend the NS accordingly.</b></p>
<p><b>9. En l'espèce, la durée de la consultation pour le DRE 2027 a été de seulement d'un peu moins d'un mois, ce qui est inférieur aux deux mois requis et le temps dont a disposé Eurotunnel pour prendre en compte les réponses a été très bref. Les régulateurs soulignent l'importance à l'avenir, du respect de ces délais pour la consultation des parties intéressées. Il est important que celles-ci disposent de suffisamment de temps pour s'exprimer et qu'Eurotunnel prévoie un temps suffisant pour prendre connaissance des différentes contributions et, le cas échéant, procéder aux amendements nécessaires.</b></p>	<p><b>9. In this case, the consultation period for the 2027 NS was of just a bit less than a month; which is less than the two months required, and the time Eurotunnel had to consider responses was very short. The regulators stress the importance, in the future, of respecting these deadlines for consultation with interested parties. It is important that all interested parties are given sufficient time to express their views and that Eurotunnel takes sufficient time to consider the different contributions in order to make any necessary amendments.</b></p>

<sup>3</sup> Article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire et article 13 (9) du Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings)

<sup>4</sup> Article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire

<sup>5</sup> Article 17 of the decree n° 2003-194 of the 7th of March 2003 on the use of the rail network, and Article 13 (9) of the The Railways (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2016

<sup>6</sup> Article 17 of the decree n° 2003-194 of the 7th of March 2003 on the use of the rail network

#### 4 NOUVEAUX ACCORDS OMRC/NEW OMRC AGREEMENT

**10. Le RUC mentionné au point 2 définit, pour la durée de la concession, les principes et les conditions selon lesquels Eurotunnel permet l'exploitation de services commerciaux réguliers de trains de voyageurs et de marchandises par les réseaux dans le LFT, ainsi que les règles tarifaires applicables à son utilisation.** Il distingue, d'une part, le recouvrement, via des « charges d'utilisation » facturées aux services ferroviaires, de l'investissement initial assorti d'un bénéfice destiné à rémunérer le risque pris par Eurotunnel et, d'autre part, le « remboursement » des coûts d'exploitation incluant les dépenses d'entretien et de renouvellement imputables au transport ferroviaire. Ces derniers coûts dits « OMR » correspondent à la gestion opérationnelle « O » de l'activité d'Eurotunnel, à la maintenance « M » de l'infrastructure et au renouvellement de l'actif « R ».

**10. The RUC referred to in point 2 sets out, for the duration of the concession, the principles and conditions under which Eurotunnel permits the operation of regular commercial passenger and freight rail services by railway undertakings on the Fixed Link, as well as the charging rules applicable to its use.** It distinguishes between, on the one hand, the recovery, through access charges, of the initial investment attributable to rail services, together with a profit intended to compensate Eurotunnel for the risk taken, and, on the other hand, the "reimbursement" of operating costs including maintenance and renewal costs attributable to rail transport. Those latter costs referred to as "OMR" correspond to the operational management "O" of Eurotunnel's activity, the maintenance "M" of the infrastructure and the renewal of assets "R".

**11. Les conditions de remboursement des coûts OMR font l'objet d'accords entre les parties.** À la suite d'un différend sur la méthode d'affectation des coûts OMR, les réseaux ont initié, le 21 novembre 2001, une procédure arbitrale devant la Chambre de commerce internationale, laquelle a abouti à trois sentences les 26 avril 2002, 30 janvier 2003 et 4 mai 2005. À la lumière de ces sentences et afin de trouver une solution amiable à leur désaccord, Eurotunnel et les réseaux ont conclu, le 24 juillet 2006, un accord d'application de l'annexe V du RUC, arrêtant des modalités de répartition des coûts OMR, jugées par les deux parties plus simples et équitables, pour les périodes comptables 2005 à 2014. Les parties ont ensuite conclu de nouveaux accords pour les périodes couvrant les années 2015-19 puis 2020-24.

**11. The conditions governing the reimbursement of OMR costs are set out in agreements between the parties.** Following a dispute concerning the method for allocating OMR costs, the Railways initiated, on 21 November 2001, arbitration proceedings before the International Chamber of Commerce, which resulted in three arbitral awards dated 26 April 2002, 30 January 2003, and 4 May 2005. In light of these awards and with a view to reaching an amicable resolution of their disagreement, Eurotunnel and the Railways entered into an agreement on 24 July 2006 implementing Annex V of the RUC, establishing OMR cost allocation arrangements deemed by both parties to be simpler and fairer, for the accounting periods from 2005 to 2014. The parties subsequently entered into new agreements for the periods covering the years 2015–19 and 2020–24.

**12. L'accord OMRC 2020-24 ayant expiré, un nouvel accord a été signé le 30 octobre 2025 pour la période 2025-2029.** Les régulateurs notent que cet accord indique que « [d]ans l'éventualité d'une augmentation massive (...) de la base de coûts des UK Rates, Eurotunnel pourra notifier aux Réseaux, le 30 juin 2026 au plus tard, la résiliation anticipée du présent Accord à la fin d'une des périodes comptables 2026, 2027 ou 2028 (le 31 décembre dans chacun des cas) » Ils relèvent également que cette éventualité est reflétée au point 6.1.2 du DRE 2027 et que l'annexe 4 indique que « le montant des Droits de Réservation<sup>7</sup> pour 2027, 2028 et 2029 représente une prévision préliminaire, pouvant faire l'objet d'une mise à jour après la conclusion d'un accord OMRC révisé en cas de variation majeure des Taxes UK ». Les régulateurs soulignent que toute mise à jour des tarifs pour l'année 2027, si elle était mise en œuvre, nécessiterait une nouvelle publication du DRE et donnerait lieu à un nouvel avis des régulateurs. Dans ce contexte, l'ART et l'ORR rappellent l'importance de la prévisibilité des tarifs pour les opérateurs ferroviaires.

**12. A new agreement was signed on 30 October 2025 for the period 2025-2029.** The regulators note that this agreement says that “[i]n the event of a massive increase (as defined hereafter) in the cost base for UK Rates, Eurotunnel may notify the Railways on 30 June 2026 at the latest of the early termination of this Agreement at the end of one of the accounting periods 2026, 2027 or 2028 (on 31 December in each case)”. This possibility is reflected in section 6.1.2 of the NS 2027. Annex 4 also states that “the Reservation Fee<sup>8</sup> amounts quoted for 2027, 2028 & 2029 represent a preliminary forecast, subject to update after conclusion of a revised OMRC agreement in the event of major variation in UK Rates”. The regulators emphasise that this possibility of revising the tariffs for 2027 would, if implemented, require a new publication of the NS and, consequently, a new opinion of the regulators. In this context, ART and ORR underline the importance of tariff predictability for rail operators.

<sup>7</sup> Le point 6.2 du DRE prévoit que « Le droit de réservation est acquitté par toute Entreprise Ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un ou des sillons d'Eurotunnel et varie en fonction de l'heure (creuse, intermédiaire, de pointe ou de maintenance) d'utilisation.

<sup>8</sup> The point 6.2 of the NS states that “the reservation fee is paid by any RU which has booked a Eurotunnel train path or train paths and varies according to the scheduled time of use (off-peak period, intermediate period, peak period or maintenance period)” as set out in table 1 of 6.2.

**13. La négociation des accords OMRC emporte une série de conséquences sur les conditions tarifaires du DRE s'appliquant à tous les opérateurs ainsi que sur la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure.** Dans ce cadre, les régulateurs relèvent que le DRE indique que tous les opérateurs ferroviaires de transport de voyageurs seront associés aux processus contractuels des accords OMRC selon des modalités à définir (4.1). Il sera nécessaire que les opérateurs disposent du même niveau d'information sur les évolutions prévisibles des coûts OMR au-delà de ce qui est publié dans le DRE (4.2) et que les principes et niveaux d'allocation des coûts OMR soient partagés (4.3). Enfin, Eurotunnel doit faire preuve de plus de transparence sur la qualité du service qu'elle propose (4.4). Les régulateurs se sont fondés sur les informations fournies par Eurotunnel. Leur analyse n'a pas inclus un audit détaillé des différents postes de coûts, ou la vérification de manière indépendante des informations fournies par Eurotunnel.

**13. The negotiation of OMRC agreements has a number of consequences for the NS tariff conditions applicable to all operators and for the service quality of the infrastructure manager.** In this context the NS indicates that all passenger rail operators will be involved in the contractual process of the OMRC agreement process under terms to be defined (4.1). It will be necessary for operators to have the same level of information on foreseeable changes in OMR costs beyond what is published in the NS (4.2) and for the principles and levels of OMR cost allocation to be shared (4.3). Finally, Eurotunnel must demonstrate greater transparency regarding its service quality (4.4). The regulators founded their assessment on the information supplied by Eurotunnel. Notably, they did not carry out a detailed audit of the individual cost categories, or independently verify the information provided by Eurotunnel.

#### **4.1 Sur l'association des opérateurs aux accords OMRC / On the association of operators to the OMRC agreements**

**14. Les modalités d'association de l'ensemble des opérateurs aux prochains accords OMRC doivent être définies.** Les accords OMRC impactent, en effet, directement le DRE, notamment en ce qui concerne l'évolution des redevances. Compte tenu du calendrier prévu pour l'entrée de nouveaux opérateurs potentiels, l'accord OMRC 2025–29 s'appliquera, pour l'essentiel, au seul Eurostar. Toutefois, les prochains accords, s'ils portent sur la période 2030-34, concerneront directement les nouveaux opérateurs potentiels au regard de leur calendrier de déploiement. Dans ce sens, les régulateurs accueillent favorablement le fait que le DRE mentionne « *la participation en Open Access de tous les opérateurs de trains de voyageurs, y compris Eurostar et les futurs nouveaux entrants, aux processus contractuels* ». L'ART et l'ORR soulignent que les modalités de mise en œuvre de cet objectif doivent être rapidement examinées par Eurotunnel en concertation avec les « réseaux » actuellement signataires de l'accord OMRC

**14. The arrangements for involving all operators in the forthcoming OMRC agreements must be defined.** The OMRC agreements directly affect the NS, particularly with regard to changes in fees. Given the planned timetable for the entry of potential new operators, the 2025–29 OMRC agreement will essentially apply only to Eurostar. However, the forthcoming agreements, if they concern the period 2030-34, will directly affect potential operators. In this regard, the regulators welcome that the NS indicates “the involvement of all passenger train operators, including Eurostar and future new entrants in Open Access, in contractual processes”. ART and ORR emphasize that the terms and conditions for implementing this objective should be swiftly examined by Eurotunnel, in consultation with the “networks”, current signatories to the OMRC agreement.

<p><b>15 Les régulateurs notent également favorablement qu'Eurotunnel prévoit que les informations prévues par les accords OMRC soient accessibles à tous les opérateurs.</b> L'accord OMRC prévoit la transmission d'informations aux réseaux pour, entre autres, démontrer que les paiements OMRC sont fondés sur les coûts. Eurotunnel a indiqué que les nouveaux opérateurs bénéficieront d'un niveau d'accès à la documentation OMRC et d'un niveau d'échanges identiques à ceux de l'opérateur historique portant notamment sur les contrats, les budgets annuels et les certificats de coûts réels, ainsi que sur l'ensemble des documents justificatifs, y compris dans le cadre de la négociation des futurs accords.</p>	<p><b>15. The regulators also note favourably that Eurotunnel foresees that information provided under the OMRC agreements should be accessible to all operators.</b> The OMRC agreement provides for the provision of information to the "Railways" to, among other things, demonstrate that the OMRC payments are reflective of costs. Eurotunnel indicated that the new operators will benefit from the same level of access to OMRC documentation and engagement as the incumbent including contracts, annual budgets and actual certificates, supporting documentation, etc., including during the negotiation of future agreements.</p>
<p><b>4.2 Les informations contenues dans les accords OMRC et les documents associés participent à la prévisibilité des redevances / The information contained in OMRC agreements and related documents contributes to the predictability of fees.</b></p>	
<p><b>16. Le périmètre OMRC concentre les principaux enjeux de maîtrise des dépenses pour le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et donc de prévisibilité des évolutions tarifaires pour les opérateurs.</b> En effet, si les coûts liés à la construction et à la mise en service du tunnel relèvent du passé, les dépenses d'exploitation, de renouvellement et de maintenance s'inscrivent dans la gestion courante du gestionnaire d'infrastructure et conditionnent ainsi le niveau des redevances d'accès à venir pour les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs<sup>9</sup>.</p>	<p><b>16. The OMRC scope provides one of the main challenges for an infrastructure manager in terms of controlling expenditure, and consequently, of tariff predictability for the operators.</b> If the costs associated with the construction and commissioning of the tunnel are now in the past, operating, renewal and maintenance expenditure covered in existing and forthcoming OMRC agreements are part of the ongoing management of the infrastructure manager and therefore determine the access charges for passenger rail transport operators<sup>10</sup>.</p>
<p><b>17. L'évolution des coûts OMR en termes réels depuis 2020 montre des tendances contrastées comprenant</b> une diminution des dépenses sur le périmètre forfaitisé de la gestion opérationnelle et de la maintenance, une augmentation des dépenses de renouvellement ainsi qu'une appréciation des coûts OMR remboursés de façon <i>ad valorem</i>.</p>	<p><b>17 Evolution of the real-terms of OMR costs since 2020 shows contrasting trends,</b> including a decrease in expenses on the fixed amount of operational management and maintenance, an increase in renewal expenses and an appreciation of OMR costs reimbursed on a cost pass-through basis.</p>

<sup>9</sup> [https://autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015\\_vnc-1.pdf](https://autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015_vnc-1.pdf)

<sup>10</sup> [https://autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015\\_vnc-1.pdf](https://autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015_vnc-1.pdf)

**18. Les coûts de gestion opérationnelle et de maintenance couverts par le forfait O&M 2025-29 communiqués par Eurotunnel présentent une maîtrise des dépenses en termes réels** que reflète la diminution du montant du forfait O&M en termes réels de 2,5 % par rapport au cycle précédent. Eurotunnel a indiqué aux régulateurs avoir mis en œuvre plusieurs mesures de réduction des dépenses en maintenant la sécurité et la performance. Il s'agit notamment de la renégociation des contrats de sous-traitance, de l'optimisation des processus d'achat ou encore de l'utilisation d'équipements de surveillance et d'outils de contrôle utilisant l'intelligence artificielle. Eurotunnel évoque également le développement d'analyses comparatives entre les fournisseurs britanniques et continentaux ainsi que la simplification des processus administratifs. Parallèlement, une progression de certains postes de coûts au cours du cycle précédent a été rapportée par Eurotunnel concernant notamment une hausse de la fiscalité britannique (+82%) partiellement contrebalancée par une diminution de la fiscalité française (- 31%).

**18. The operational and maintenance costs covered by the 2025-29 O&M fixed amount communicated by Eurotunnel to the regulators show that expenditure has been kept under control in real terms** reflected in a decrease in the O&M forfait in real terms of 2.5%. Eurotunnel has informed the regulators that it has implemented several measures to reduce costs while maintaining safety and performance. These include renegotiating subcontracting agreements, optimizing purchasing processes, and use of condition monitoring equipment and artificial intelligence analysis tools. Eurotunnel also described its work to optimise the mix between British and continental suppliers, as well as the simplification of administrative processes. Eurotunnel also reported an increase in certain cost items between the new and previous agreements, notably a rise in UK taxation (+82%), partially offset by a decrease in French taxation (-31% in nominal terms).

**19. Les coûts de renouvellement de l'accord RUC OMRC 2025-29, qui correspondent au remplacement périodique d'actifs d'infrastructure arrivés en fin de vie, présentent une augmentation prononcée qui apparaît liée au fait que l'infrastructure a été mise en service en 1993.** Ces coûts de renouvellement augmentent en moyenne de 29 % en valeur réelle sur l'ensemble du cycle 2025-29 par rapport au cycle précédent. Les régulateurs notent que les coûts de renouvellement continuent néanmoins de représenter une part modeste des redevances<sup>11</sup>. Cette progression est principalement liée à des montants prévus pour les trois dernières années 2027-29 sensiblement plus élevés que ceux des deux premières années : 2025-26 (+33 % en euros constants). Eurotunnel a indiqué aux régulateurs que les actifs légers ayant un cycle de vie de 5, 10 ou 15 ans ont déjà fait l'objet d'un ou plusieurs cycles de renouvellement et devraient ainsi générer des dépenses relativement stables à l'avenir. Toutefois, Eurotunnel a également souligné que les actifs lourds ayant une durée de vie de 30 ans ou plus entrent dans leur premier cycle de renouvellement ou s'en approchent. Ces dépenses de renouvellement devraient ainsi augmenter au cours des 5 à 15 prochaines années, sur la base de calendriers définis en fonction de l'état des actifs et des actions menées pour prolonger leur durée de vie. Eurotunnel a indiqué aux régulateurs que la détermination du calendrier de renouvellement prévoit une marge de sécurité avant la date estimée d'obsolescence, conçue pour éviter une dégradation brutale des performances.

**19. The renewal costs provided for in the 2025-2029 OMRC agreement, which correspond to the periodic replacement of infrastructure assets that have reached the end of their service life, show a pronounced increase related to the fact that the infrastructure was commissioned in 1993.** Those renewal costs have increased by an average of 29% in real terms compared to the former cycle. The regulators nevertheless note that the renewals still represent a limited part of the charges<sup>12</sup>. This increase is mainly the result of forecast renewals costs for 2027-29 being significantly higher than in the first two years 2025-26 (+ 33% in real terms). Eurotunnel reported to the regulators that the light assets with 5, 10 or 15 year lifecycles have already undergone one or more renewal cycles and can be expected to generate relatively stable expenditure requirements. However, it also noted that many heavy assets with lifecycles of 30 years or beyond are only entering or approaching their first renewal cycle, with growing renewals expenditure requirements expected over the next 5 to 15 years, based on renewal timelines optimised on the basis of asset condition monitoring and lifetime extension initiatives. Eurotunnel has informed regulators that the renewal schedule foresees a safety margin before the estimated date of obsolescence, designed to avoid a "cliff-edge" for performance.

<sup>11</sup> Le montant prévu pour la dernière année du cycle est de 24 M€ aux conditions économiques de l'année 2025 ; ce qui peut être comparé au chiffre d'affaires du réseau ferroviaire d'Eurotunnel pour 2025 qui est d'environ 411 M€.

<sup>12</sup> The amount planned for the final year of the cycle is €24 million based on economic conditions in 2025, which may be compared to the revenue generated by the Eurotunnel rail network in 2025, which is around €411 million.

<p><b>20. Les coûts OMR remboursés aux frais réels sur la base des factures correspondent aux dépenses d'énergie et d'assurance sur lesquelles Eurotunnel est supposé avoir un contrôle limité.</b> Eurotunnel a expliqué aux régulateurs que ces montants ont été affectés par des événements extérieurs tels que la guerre en Ukraine. Le coût de l'énergie augmente ainsi significativement tandis que le prix des assurances évolue peu en termes nominaux et à un niveau inférieur à l'inflation grâce, selon Eurotunnel, à la renégociation des primes d'assurance dans un contexte de marché favorable.</p>	<p><b>20. The OMR costs reimbursed on an at cost (percentage) basis on the basis of invoices are energy and insurance expenses which are not considered subject to Eurotunnel's control.</b> Eurotunnel explained to the Regulators that since the previous agreement these costs have been affected by external events such as the war in Ukraine. Energy costs have increased significantly while insurance costs have changed only slightly in nominal terms and to a level below inflation thanks to, according to Eurotunnel, a successful negotiation of insurance premiums in a favourable market context.</p>
<p><b>21. Les régulateurs soulignent que la recherche de maîtrise des coûts sur l'ensemble du périmètre OMRC présentée par Eurotunnel est positive pour le développement des services ferroviaires transmanche mais qu'elle doit être appréciée au regard de ses performances opérationnelles.</b> Ils rappellent l'importance qu'Eurotunnel publie régulièrement des informations relatives à la qualité de service, afin de démontrer que la maîtrise des coûts participe à l'amélioration du rapport qualité-prix de l'accès au réseau pour les entreprises ferroviaires.</p>	<p><b>22. The regulators note that the control of expenditure for the whole OMRC scope reported by Eurotunnel is positive for the development of cross-channel rail services but this should be assessed in the light of its operational performance.</b> They remind Eurotunnel of the importance of regularly publishing information relating to its quality of service in order to demonstrate that these cost efficiencies contribute to ensuring the value for money of network access for railway undertakings.</p>
<p><b>23. Au-delà des trajectoires globales sur cinq années qui sont publiées dans le DRE, les informations contenues dans les accords OMRC ainsi que les documents préparatoires associés apparaissent nécessaires pour comprendre l'évolution des coûts opérationnels d'Eurotunnel.</b> Il est ainsi indispensable qu'Eurotunnel poursuive les échanges d'informations sur l'évolution des coûts et notamment les montants des investissements futurs avec tous les opérateurs concernés dans une logique d'<i>open access</i>.</p>	<p><b>23. Beyond the five-year global forecasts published in the NS, the information contained in the OMRC agreements and the related preparatory documents appear to be necessary to understand the evolution of Eurotunnel's operating costs.</b> It is therefore necessary for Eurotunnel to continue exchanging information on future investment amounts with all involved operators in an open access framework.</p>

### 4.3 Allocation des coûts OMR / OMR cost allocation

**24. Les méthodes d'allocation des coûts non directement attribuables pour l'ensemble des dépenses OMRC suivent des approches différentes.** Les régulateurs notent qu'au-delà des coûts répartis pour moitié en vertu du « principe A » – comme expliqué au paragraphe suivant –, la part de coûts attribués aux réseaux ferroviaires est systématiquement inférieure à 50 %. Eurotunnel a indiqué que les clés d'allocation sont construites de la façon suivante :

- les postes de coûts importants de la section commune (tels que la maintenance du tunnel) sont répartis pour moitié entre les navettes et les réseaux ferroviaires en vertu du « principe A » qui est directement issu du RUC. Ce principe prévoit une imputation aux réseaux ferroviaires en proportion de la part de la capacité du lien fixe par heure et par sens attribuée dans le cadre du RUC. Les sillons étant attribués pour moitié aux réseaux ferroviaires et pour moitié aux navettes, cela conduit à ce que ces deux utilisateurs supportent chacun la moitié de ces coûts.
- Les coûts qui ne peuvent être attribués à un utilisateur particulier (navettes, réseaux ou activités annexes) ou à une section géographique particulière de la liaison fixe (soit la section commune mentionnée ci-dessus, soit le terminal de navette autonome, soit le réseau ferroviaire) sont répartis sur la base du « temps passé » par les personnels du gestionnaire de l'infrastructure, selon ce qu'Eurotunnel appelle une « analyse géographique et fonctionnelle ».
- Enfin, pour certaines catégories de coûts qui varient en fonction du type de trafic (usure des voies...), Eurotunnel procède à une comparaison des différents types de trafic. Cette comparaison examine leurs besoins spécifiques, leur utilisation de l'infrastructure et les coûts qu'ils génèrent, y compris les ressources dont ils ont besoin.

**24. The allocation methods for non-directly attributable costs for all OMRC expenditure follow different approaches.** The regulators note that, beyond the costs allocated on a 50/50 basis under Principle A (as explained in the next paragraph), the share of costs allocated to rail networks is consistently less than 50%. Eurotunnel indicated that the allocation keys are structured as follows:

- Significant cost items (such as tunnel maintenance) in what Eurotunnel terms the “common section” of its network are divided equally between the shuttles and the rail networks under “Principle A,” which is derived directly from the RUC. This principle provides for an allocation to the rail networks in proportion to the share of the fixed link’s capacity per hour and per direction allocated by the RUC. Since half of the train paths are allocated to rail networks and half to shuttles, these two users each bear half of the costs.
- Costs that cannot be attributed to a particular user (shuttles, networks, or ancillary activities) or to a particular geographical section of the fixed link (either the common section referred to above, or the standalone shuttle terminal or rail network) are allocated on the basis of “time spent” by the infrastructure manager’s staff as determined by what Eurotunnel terms a “geographical and functional analysis”.
- Lastly, for some cost categories that vary depending on traffic type (e.g., wear and tear) – Eurotunnel carries out a comparison of the different traffic types. This comparison looks at their specific needs, how they use the infrastructure, and the costs they generate on their own, including the resources they require.

**25. Eurotunnel a par ailleurs fourni des informations aux régulateurs sur la prise en compte, pour le calcul de l'allocation et de la couverture des coûts, d'Eleclink qui est une société distincte d'Eurotunnel détenue à 100 % par Getlink et qui exploite une interconnexion électrique entre la France et le Royaume-Uni depuis mars 2022<sup>13</sup>.**

**- En premier lieu, Eleclink s'acquitte d'un loyer auprès d'Eurotunnel supposé être valorisé à des conditions de marché** par référence aux coûts associés à des solutions techniques alternatives, notamment le passage d'un câble électrique sous-marin ;

**- En second lieu, certaines prestations fournies à Eleclink font l'objet de refacturations qui viennent en déduction de la base de coûts OMR.** Cela concerne, d'une part des demandes d'assistance ou une participation aux coûts de renouvellement lorsque les besoins d'Eleclink ont une incidence sur les équipements d'Eurotunnel. Ce dernier point a, par exemple concerné le renouvellement des systèmes de refroidissement, pour lesquels Eleclink a sollicité un supplément de puissance ou des modules des trains de travaux pour lesquels Eleclink a formulé des demandes spécifiques.

**25. Eurotunnel also provided the regulators with information on the arrangements for taking into account, for the purposes of calculating cost allocation and cost recovery, Eleclink, a company legally distinct from Eurotunnel and wholly owned by Getlink, which has been operating an electricity interconnector between France and the United Kingdom since March 2022<sup>14</sup>.**

**- Firstly, Eleclink pays rent to Eurotunnel that is valued as equivalent to market conditions** for the installation of a subsea power cable (the accepted alternative to electricity cables inside the tunnel);

**- Secondly, Eleclink is occasionally subject to re-invoicing, which is deducted from the OMR cost base.** This concerns, on the one hand, requests for assistance or a contribution to renewal costs when Eleclink's requirements have an impact on Eurotunnel's equipment. The latter point concerned, for example, the renewal of cooling systems, for which Eleclink requested additional power, or work train modules for which Eleclink made specific requests.

<sup>13</sup> Eleclink a généré un chiffre d'affaires de 225 M€ En 2025, (14% du chiffre d'affaires de Getlink).

<sup>14</sup> Eleclink generated revenue of EUR 225 million in 2025 (representing 14% of Getlink's total revenue).

**26. Les régulateurs notent que les informations fournies par Eurotunnel leur ont permis d'améliorer leur compréhension des mécanismes mis en œuvre sur le partage des coûts.** Toutefois, en l'absence de documentation plus détaillée, ils poursuivront les échanges sur la méthode d'allocation en ce qui concerne notamment la détermination du « temps passé » par les agents d'Eurotunnel ou l'analyse des besoins et des caractéristiques des différents types de trafics auxquels sont imputés certaines catégories de coûts, comme indiqué au point 24. Par ailleurs et compte tenu du fait que les accords OMRC définissent « (...) *la mise en œuvre pratique des dispositions de la Convention d'Utilisation relatives aux Coûts d'Exploitation par des modalités de répartition raisonnables et simplifiées*<sup>15</sup> (...) », les régulateurs soulignent, là encore, l'importance d'assurer un niveau d'information identique pour les opérateurs lors de la négociation des prochains accords, dans un cadre multiopérateurs.

**26. The information provided by Eurotunnel has enabled the regulators to improve their understanding of the mechanisms governing cost sharing.** However, in the absence of more detailed documentation, they will continue to engage on the allocation approach, particularly with regard to the determination of “time spent” by Eurotunnel’s staff or the analysis of the needs and characteristics of different types of traffic to which certain cost components are allocated as indicated in paragraph 24. Furthermore and considering that the OMRC agreements define “ (...) *the practical implementation of the Railway Usage Contract provisions in respect of Operating Costs through terms of reasonable and simplified allocation*<sup>16</sup> (...)”, the regulators emphasise, here also, the importance of ensuring an identical level of information to every operator when negotiating future agreements within a multi-operator framework.

<sup>15</sup> Article 1 de l'accord RUC OMRC sur la répartition des coûts d'exploitation de l'article 10 et l'annexe V de la convention d'utilisation du 29 juillet 1987.

<sup>16</sup> Clause 1 of the OMRC agreement on the allocation of operating costs of article 10 and schedule V of the railway usage contract of 29 July 1987.

#### 4.4 Paiement de performance / Performance payment

**27. Les accords OMRC contiennent un dispositif financier d'incitation à la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure qui est payé par les entreprises ferroviaires à Eurotunnel en fonction du niveau atteint.** Les indicateurs retenus concernent « la Ponctualité T5 pour les retards de 5 minutes ou plus (...) pour causes Eurotunnel (comprenant notamment infrastructure, navettes et exploitation) », fixé à 97,5 % par trimestre, et « les retards majeurs T60 au-delà de 60 minutes (...) pour causes Eurotunnel en nombre de Trains de Voyageurs », avec un objectif trimestriel de « zéro incident majeur avec 16 (ou plus) Trains de Voyageurs retardés T60 ou annulés ». Le montant dû au titre de ce dispositif financier s'élève à un maximum de 1,7 million de livres sterling (soit environ 2 M€ pour un taux de change de 1,2€=1£) de montant provisionnel pour 2025.

**27. The OMRC agreements include a financial incentive mechanism linked to the infrastructure manager's quality of service, which is paid by the railway undertakings to Eurotunnel depending on the level achieved.** The indicators selected relate to "T5 punctuality for delays of 5 minutes or more (...) due to Eurotunnel (including infrastructure, shuttles, and operations)," set at 97.5% per quarter, and "major T60 delays of more than 60 minutes due to Eurotunnel causes in terms of passenger trains, with a target of "zero major incidents with 16 (or more) passenger trains delayed T60 or cancelled." The financial compensation for delays or cancellations caused by Eurotunnel can reach a maximal amount of £1.7 million (approximately €2 million at an exchange rate of €1.2 = £1) as a provisional amount for 2025.

**28. Eurotunnel a fourni par ailleurs aux régulateurs les éléments de qualité de service suivants** en soulignant que les résultats des années affectés par la crise sanitaire ont vu un trafic réduit et ne sont pas statistiquement représentatives:

**28. Eurotunnel has also provided the regulators with the quality of service information in the table below,** noting that the years affected by the pandemic saw reduced traffic and were not truly statistically representative:

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>T5</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,2%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,3%</b>
<b>T60</b>	<b>5tr</b>	<b>10tr</b>	<b>21tr</b>	<b>32tr</b>	<b>24tr</b>

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>T5</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,2%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,3%</b>
<b>T60</b>	<b>5tr</b>	<b>10tr</b>	<b>21tr</b>	<b>32tr</b>	<b>24tr</b>

<p><b>29. Les régulateurs relèvent que le système incitatif de performance prévu par les accords OMRC est asymétrique dès lors qu'il ne prévoit que des incitations financières positives sans pénalités en cas d'absence d'atteinte des objectifs. Ils relèvent en outre que le système ne comporte aucune incitation à l'adresse des opérateurs ferroviaires.</b> L'ART et l'ORR soulignent l'intérêt de corriger ces deux points : d'une part, en rendant symétrique le dispositif applicable à Eurotunnel par l'introduction dans le DRE d'un système de pénalités, d'autre part en mettant en place un dispositif d'incitation réciproque entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Le montant des incitations et des pénalités financières pourrait tenir compte des effets des montants financiers en jeu sur l'équilibre économique respectif des différents types de circulation, en distinguant en particulier le transport de fret et de voyageurs.</p>	<p><b>29. The regulators note that the performance incentive scheme provided for under the OMRC agreements is asymmetric, insofar as it provides only for positive financial incentives and does not include any penalties in the event that the targets are not met. They further note that the scheme does not include any incentives addressed to railway undertakings.</b> The ART and the ORR underline the interest of addressing these two points: first, by making the scheme applicable to Eurotunnel symmetrical through the introduction in the NS of a system of penalties; and second, by putting in place a reciprocal incentive mechanism between the infrastructure manager and railway undertakings. The level of financial incentives and penalties could take into account the effects of the amounts involved on the respective economic balance of the different types of traffic, distinguishing in particular between freight and passenger transport.</p>
<p><b>30. Concernant la transparence de la qualité de service, les régulateurs constatent à nouveau que le régime de performance n'a pas été actualisé depuis l'année 2019 malgré l'engagement d'Eurotunnel.</b> Or, il s'agit d'un élément d'information important pour les utilisateurs actuels comme pour les utilisateurs potentiels. Il contribue à éclairer les conditions de qualité associées à l'utilisation de l'infrastructure et les incidences que celles-ci pourraient avoir sur l'exploitation des services ferroviaires. L'ART et l'ORR soulignent, de plus, que le tunnel sous la Manche dispose de réserves de capacité<sup>17</sup>. Dans un contexte de développement de la concurrence dans le tunnel – qui aura pour effet d'en intensifier l'usage –, il est nécessaire qu'Eurotunnel veille à la qualité de l'accès au tunnel et assure un suivi rigoureux et transparent de cet objectif de qualité de service. Les régulateurs seront particulièrement attentifs sur ce point.</p>	<p><b>30. Regarding the transparency of quality of service, the regulators note that the performance regime has not been updated since 2019 despite Eurotunnel's commitment to do so.</b> The performance regime is important information for both current and potential users. It helps to shed light, in general terms, on the quality conditions associated with the use of the infrastructure and the impact these may have on the operation of their services. ART and ORR also emphasise that the Channel Tunnel is reported to have spare capacity<sup>18</sup>. In a context of developing competition in the Tunnel – which will result in increased intensity of use – it is necessary for Eurotunnel to ensure the quality of access to the Tunnel and to provide rigorous and transparent monitoring of this service quality objective. The regulators will be particularly attentive to this matter.</p>

<sup>17</sup> Le Document d'Enregistrement Universel 2024 de Getlink indique qu' «À la date du présent Document d'Enregistrement Universel, la capacité du Tunnel en exploitation normale ne constitue pas une contrainte significative au développement des différents trafics. Le taux d'occupation moyen des sillons, qui correspond à la consommation totale actuelle de sillons (Réseaux et Navettes Eurotunnel) sur la capacité totale disponible, s'est établie à près de 46 % en 2024 »

<sup>18</sup> The Universal Registration Document 2024 of Getlink states that "At the date of this Universal Registration Document, the Tunnel's capacity under normal operating conditions does not constitute a significant constraint to growth in the different types of traffic. The average path occupancy rate, which corresponds to the total current consumption of paths (Eurotunnel Shuttles and Railways) over the total capacity available, was almost 46% in 2024"

## 5 AUTRES OBSERVATIONS / OTHER COMMENTS

### 5.1 Sur la mise en place d'accords-cadres /On the implementation of framework agreements

**31. Le DRE 2027 indique que le processus de négociation et de signature des accords-cadres de capacités d'infrastructure n'est pas finalisé.** Le DRE indique désormais qu'« [a]fin de faciliter le développement du marché, l'investissement dans de nouveaux services et les commandes de parc transmanche, Eurotunnel étudie l'introduction d'une offre d'accords-cadres à compter de l'horaire de service 2030 ». Eurotunnel a indiqué durant l'instruction que cette formulation doit être comprise en ce sens que les accords-cadres pourront être signés avec des opérateurs ferroviaires avant l'HDS 2030 en vue d'une entrée en application à compter de cet HDS 2030 ; ce qui correspond au rythme de déploiement prévu des nouveaux entrants.

**31. The 2027 NS indicates that the process for negotiating and signing framework agreements has not yet been finalised.** The NS now states that “in order to facilitate market development, investment in new services and cross-Channel fleet procurement, Eurotunnel is studying the introduction of an offer of framework agreements from the 2030 service timetable.” During the review, Eurotunnel explained that this statement should be understood in the sense that framework agreements may be signed with rail operators well in advance of the 2030 service timetable, with a view to their entry into force as from that timetable, which corresponds to the anticipated deployment schedule of new market entrants.

**32. Les régulateurs recommandent à nouveau le développement des accords-cadres entre Eurotunnel et les entreprises ferroviaires candidates. Ils renvoient sur ce point à leur précédent avis** sur le DRE 2026 et notamment aux points 32 à 34<sup>19</sup>. Ils expriment leur disponibilité pour poursuivre les échanges et partager leur expérience sur le sujet à la lumière des exemples français et britannique, notamment dans l'objectif de prévenir d'éventuels effets anti-concurrentiels ou négatifs potentiels sur la flexibilité des horaires, par exemple au moyen de limites temporelles et de mécanismes conditionnés à l'utilisation effective des capacités réservées. Les régulateurs soulignent par ailleurs que les futures actualisations du DRE, devront comprendre une trame d'accords-cadres<sup>20</sup>.

**32. The regulators once again recommend the development of framework agreements between Eurotunnel and candidate railway companies. They refer in this regard to their previous opinion** on the 2026 NS, in particular points 32 to 34<sup>21</sup>. They express their willingness to continue discussions and share their experience on the subject in light of the French and British examples, in particular with a view to preventing any anti-competitive effects or potential negative effects on timetable flexibility, for example by means of time limits and mechanisms conditional upon the effective use of the reserved capacities. The regulators also point out that future updates to the NS will need to include a framework agreement template<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> [https://autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015\\_vnc-1.pdf](https://autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015_vnc-1.pdf)

<sup>20</sup> Article 3, paragraphe 3, règlement d'exécution (UE) n° 2016/545.

<sup>21</sup> [https://autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015\\_vnc-1.pdf](https://autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2025/02/avis-n2025-015_vnc-1.pdf)

<sup>22</sup> Article 3, paragraph 3, regulation n° 2016/545.

## 5.2 Évolutions du mécanisme applicable en cas de demandes conflictuelles de sillons / Evolution of the mechanism applicable in the event of conflicting path requests

**33. Les régulateurs ont demandé à Eurotunnel dans leur dernier avis de clarifier dans le DRE 2027 la distinction entre les notions de « principes » et de « critères »** utilisés en cas de demandes concurrentes de sillons. Plus précisément, ils ont souhaité que soit explicitée la portée des « principes », entendus comme des éléments destinés à orienter la recherche d'un compromis raisonnable par le dialogue entre les parties, et la nature et le contenu des critères, appelés à être mis en œuvre en l'absence de solution mutuellement satisfaisante.

**33. In their previous opinion, the regulators asked Eurotunnel to clarify in the 2027 NS the distinction between the concepts of "principles" and "criteria"** to be used in the event of competing requests for train paths. More specifically, clarification of the scope of the "principles", understood as elements intended to guide the search for a reasonable compromise through dialogue between the parties, and the nature of the criteria to be applied in the absence of a mutually satisfactory solution.

**34. En réponse à ces demandes, Eurotunnel a modifié le DRE 2027 afin d'apporter une distinction fonctionnelle entre les « principes » et les « critères ».** Il est désormais précisé que *« [l]e principe directeur d'Eurotunnel dans le processus de répartition des capacités est de permettre le développement du plus grand nombre de services par une utilisation efficace des capacités en open access »*. Ce « principe directeur » énonce un objectif de portée générale consistant à maximiser l'usage de l'infrastructure. En complément, Eurotunnel distingue une liste de critères qui ont vocation à être mobilisés dans l'hypothèse où le dialogue ne permettrait pas d'aboutir à une solution jugée « acceptable ». Ces critères font notamment référence aux difficultés de coordination des sillons pour des services impliquant plusieurs réseaux.

**34. In response to these requests, Eurotunnel amended the NS 2027 to make an operational distinction between "principles" and "criteria".** It now specifies that "Eurotunnel's guiding principle in the capacity allocation process is to enable the development of the greatest number of services through the efficient use of capacity in open access". This "guiding principle" sets out an objective of general scope consisting of maximising the use of the infrastructure. In addition, Eurotunnel has drawn up a list of criteria to be applied when dialogue would fail to produce a solution that is considered "acceptable". These criteria refer in particular to the difficulties of coordinating train paths for services involving several networks.

**35. Un critère additionnel d'« efficacité de composition des services (e.g. unité multiple...) » a été ajouté au DRE mais son articulation et sa hiérarchisation avec les autres critères ne sont pas précisées.** Eurotunnel a toutefois indiqué aux régulateurs, au cours de l'instruction, que ce nouveau critère aura vocation à s'appliquer après l'application de la liste normale de critères pour la résolution des conflits de capacité les plus complexes. En pratique, cela pourrait, selon Eurotunnel, inciter un opérateur utilisant plusieurs sillons pour faire circuler des unités simples en période de pointe à limiter le nombre de sillons demandés par le recours à des unités multiples. Les régulateurs comprennent que ce nouveau critère vise, en cohérence avec le « principe directeur » mentionné au point 34, à maximiser l'utilisation de l'infrastructure. Ils soulignent que les modalités de sa mise en œuvre devraient être précisées dans le DRE. Ils s'interrogent cependant sur la pertinence d'un tel critère – y compris au regard de l'objectif de maximisation de l'utilisation de l'infrastructure – dès lors qu'il pourrait inciter les opérateurs à privilégier le taux de remplissage des trains sur la diversité et la fréquence de l'offre de services.

**35. An additional criterion of “train formation efficiency (e.g. multiple units, etc.)” has been added to the NS, but its articulation and prioritisation in relation to the other criteria have not been specified.** Eurotunnel has indicated to regulators during the investigation that this new criterion will apply after the standard list of criteria, for resolving the most complex capacity conflicts. In practice, this could encourage an operator using several train paths to run single units during peak periods to limit the number of train paths requested and use multiple units instead. The regulators understand that the objective of this new criterion is, in accordance with the ‘guiding principle’ set out in paragraph 34, to maximise the infrastructure use, but stress that the terms of its implementation must be clarified in the NS. They nevertheless question the relevance of such a criterion – including in light of the objective of maximising the use of the infrastructure – insofar as it could encourage operators to prioritise train load factors over the diversity and frequency of services.

**36. Les évolutions apportées à la section sur l'allocation des capacités DRE 2027 permettent une poursuite des travaux sur ce sujet.** Dans ce cadre, les régulateurs souhaitent procéder en 2026, en coordination avec Eurotunnel et les opérateurs ferroviaires actuels ou potentiels, à une évaluation du « principe » retenu et des « critères » d'allocation précisés au point 4.3.2 du le DRE pour notamment déterminer leurs effets potentiels sur les différents types de services susceptibles d'exister dans un cadre concurrentiel.

**36. The changes made to the section on capacity allocation in the 2027 NS allow for work to be continued on this topic.** In this context, the regulators intend, in 2026 and in coordination with Eurotunnel as well as with current and potential railway operators, to carry out an assessment of the “principle” and the allocation “criteria” set out in point 4.3.2 of the NS, in particular in order to determine their potential effects on the different types of services that may exist in a competitive environment.