

N° 453

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 9 mars 2016

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'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 (ensemble un règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, et une annexe),

Par Mme Joëlle GARRIAUD-MAYLAM,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Pierre Raffarin, président ; MM. Christian Cambon, Daniel Reiner, Jacques Gautier, Mmes Nathalie Goulet, Josette Durrieu, Michelle Demessine, MM. Xavier Pintat, Gilbert Roger, Robert Hue, Mme Leïla Aïchi, vice-présidents ; M. André Trillard, Mmes Hélène Conway-Mouret, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Joël Guerriau, Alain Néri, secrétaires ; MM. Michel Billout, Jean-Marie Bockel, Michel Boutant, Jean-Pierre Cantegrit, Bernard Cazeau, Pierre Charon, Robert del Picchia, Jean-Paul Emorine, Philippe Esnol, Hubert Falco, Bernard Fournier, Jean-Paul Fournier, Jacques Gillot, Mme Éliane Giraud, MM. Gaëtan Gorce, Alain Gournac, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Jean-Noël Guérini, Claude Haut, Mme Gisèle Jourda, M. Alain Joyandet, Mme Christiane Kammermann, M. Antoine Karam, Mme Bariza Khiari, MM. Robert Laufoaulu, Jacques Legendre, Jeanny Lorgeoux, Claude Malhuret, Jean-Pierre Masseret, Rachel Mazuir, Christian Namy, Claude Nougein, Philippe Paul, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, MM. Cédric Perrin, Jean-Vincent Placé, Yves Pozzo di Borgo, Henri de Raincourt, Alex Türk, Raymond Vall.

Voir les numéros :

Sénat : 173 et 454 (2015-2016)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE ET L'ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN.....	7
I. LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE.....	7
II. UN CADRE JURIDIQUE QUI DOIT ÊTRE MIS EN CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN.....	9
SECONDE PARTIE : LE NOUVEAU RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2015	13
I. LE TRANSFERT DE LA FONCTION D'ORGANISME DE CONTRÔLE DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE (CIG) AUX RÉGULATEURS NATIONAUX	13
1. <i>La fin des fonctions de régulation économique de la CIG au profit de l'Agence de régulation des activités ferroviaires (Araf) et de l'Office of Rail and Road (ORR)</i>	<i>13</i>
2. <i>La conservation par la CIG de sa compétence en matière de sécurité et de sûreté</i>	<i>15</i>
II. LA COOPÉRATION ENTRE LES RÉGULATEURS ÉCONOMIQUES NATIONAUX EN VUE D'ABOUTIR À DES DÉCISIONS OU AVIS CONCORDANTS	16
III. L'ABROGATION DU RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2009	17
IV. LES AUTORITÉS JURIDICTIONNELLES	17
V. LES DISPOSITIONS FINALES	17
VI. LE CADRE DE TARIFICATION APPLICABLE AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES (ANNEXE)	18
1. <i>L'objet du cadre de tarification</i>	<i>18</i>
2. <i>Les règles de tarification</i>	<i>19</i>
3. <i>Les principes généraux.....</i>	<i>19</i>
4. <i>Les redevances d'accès.....</i>	<i>19</i>
5. <i>Le calcul des redevances d'accès et la méthode d'imputation des coûts</i>	<i>20</i>
CONCLUSION	21
EXAMEN EN COMMISSION.....	23
Liste des personnes auditionnées	25
ANNEXE 1 - TABLEAU COMPARATIF ENTRE LE RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2009 ET LE RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2015	27

ANNEXE 2 - ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES ET L'OFFICE OF RAIL REGULATION EN MATIÈRE DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE DE LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE.....	29
ANNEXE 3 - CHIFFRES DE TRAFIC	49

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi du projet de loi n° 173 (2015-2016) autorisant l'approbation de **l'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** (ensemble un règlement **transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux**, établissant les principes de la **coopération entre ceux-ci** et portant établissement d'un **cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche**, et une annexe).

Le présent règlement binational **visé à transposer au tunnel sous la Manche la directive 2012/34/UE** du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 **établissant un espace ferroviaire unique européen** que les États membres devaient transposer au plus tard le 16 juin 2015.

Conformément à cette directive, il a pour objet **d'abroger et de remplacer le précédent règlement** binational du 23 juillet 2009, de **transférer aux organismes de contrôle nationaux les questions de régulation économique confiées jusque-là à la Commission intergouvernementale (CIG)** et de fixer en annexe **un cadre de tarification** s'imposant à l'intégralité de la concession de la liaison fixe transmanche.

Ce règlement permet **l'unification du régime juridique en matière de régulation économique des transports ferroviaires sur l'ensemble du réseau ferroviaire national**. A contrario, tant qu'il n'est pas entré en vigueur, **un risque de contentieux lié à l'absence de transposition de la directive** dans le délai imparti n'est pas à exclure. Dès lors, **la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a adopté ce projet de loi**.

PREMIÈRE PARTIE : LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE ET L'ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN

I. LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE

En février **1986**, la France et le Royaume-Uni autorisent la **construction et l'exploitation, par des sociétés privées concessionnaires, du lien fixe transmanche**, en signant le **traité de Cantorbéry** qui **interdit tout financement et garantie publics** et charge, à l'article 10 (1) une **commission intergouvernementale (CIG)** de « *suivre au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe* ».

Cette même année en mars, **un contrat de concession quadripartite** est signé entre les gouvernements français et britannique, France Manche S.A. et *The Channel Tunnel Groupe Limited*, qui constituent le groupe **Eurotunnel**¹. Ce contrat de concession, qui court jusqu'en 2086, définit les droits et les obligations d'Eurotunnel au regard de la conception, du financement, de la construction et de l'exploitation de cet ouvrage transfrontalier, d'une part, ainsi que les engagements des États afin de faciliter le fonctionnement du lien fixe transmanche, d'autre part.

Le tunnel sous la Manche est **inauguré le 6 mai 1994** après sept ans de travaux pour un coût de construction total de 15 milliards d'euros (euros courants 2012)².

Depuis lors, les événements marquants sont liés à la **restructuration du capital et de réduction de la dette d'Eurotunnel** qui était au bord de la faillite fin 1997, ainsi qu'à des **incidents et des accidents d'exploitation** comme les incendies de 1996, 2006, 2008 et 2015 sur des navettes de fret et à la panne des trains Eurostar en décembre 2009. Depuis les années 2000 s'y est ajouté **l'impact de la pression migratoire** avec notamment la décision d'un tribunal d'arbitrage *ad hoc*³ condamnant, en 2007, la France et le Royaume-Uni conjointement et solidairement à indemniser Eurotunnel pour avoir manqué à leurs obligations de protéger le site de Coquelles des incursions des immigrants clandestins rassemblés au centre de Sangatte. L'aggravation du phénomène en 2015 a conduit à un renforcement considérable des clôtures et dispositifs de surveillance largement financé par le Royaume-Uni, combiné à la présence constante et massive des forces de

¹ Le groupe Eurotunnel est une entreprise franco-britannique détenue à 100 % par 300 000 actionnaires privés.

² Cité dans le document de référence 2015 publié par Eurotunnel.

³ Conformément à ce que prévoit le traité de Cantorbéry.

l'ordre françaises sur le site, en vue d'**empêcher les tentatives d'intrusion de personnes cherchant à rejoindre illégalement l'Angleterre**. En novembre 2015, le Groupe Eurotunnel a annoncé « avoir retrouvé son niveau de sûreté habituel » grâce à la mise en place, à compter du 1^{er} juillet, de son plan d'action comprenant notamment 37 kilomètres de clôture haute sécurité, le triplement des effectifs de gardiennage et une étroite coordination avec SNCF Réseau, responsable de la sécurisation du site de Calais-Fréthun. Très récemment, lors du 34^{ème} sommet franco-britannique du 3 mars 2016 qui s'est tenu à Amiens, la Grande-Bretagne s'est engagée à verser une aide supplémentaire de 22 millions d'euros qui sera affectée notamment à « des infrastructures prioritaires de sécurité à Calais, pour soutenir le travail des forces de l'ordre française ».

Sur le **plan technique**, « Avec une section sous-marine de près de 38 km, c'est le plus long tunnel jamais réalisé sous la mer. Les trois tunnels, longs de 50 km chacun, ont été forés à 40 mètres sous le fond de la Manche et relient Coquelles, dans le Calaisis, à Folkestone, dans le Kent.

Deux tunnels à mono-voie et monodirectionnels sont réservés à la circulation ferroviaire des navettes Eurotunnel et des trains et sont reliés tous les 375 mètres par des galeries de communication à un tunnel de service. Ce tunnel de service permet l'accès aux opérations de maintenance, de sécurité et à l'évacuation des voyageurs en cas d'incident. Il sert également d'accès à la ventilation de l'ensemble de l'ouvrage.

Les deux tunnels ferroviaires, de 7,6 mètres de diamètre, sont séparés d'une distance de 30 mètres. Chaque tunnel ferroviaire comprend une seule voie ferrée surplombée par une caténaire et deux trottoirs, l'un réservé aux opérations de maintenance, l'autre, plus large prévu pour les besoins d'évacuation en cas d'urgence (...). Le tunnel de service, de 4,8 mètres de diamètre, est placé entre les deux tunnels ferroviaires, à 15 mètres de chacun d'eux. En configuration normale des opérations, les navettes empruntent le tunnel sud pour aller dans le sens France-Angleterre et le tunnel nord pour aller dans le sens Angleterre-France »¹.

Le lien fixe transmanche est emprunté par **les trains de voyageurs, les trains de marchandises**, les trains d'autoroute ferroviaire qui transportent voitures, autocars, motos, camping-cars et leurs passagers en 35 minutes ou **navettes passagers**², ainsi que les trains d'autoroute ferroviaire qui permettent aux poids lourds de franchir la Manche avec un départ toutes les 10 minutes dans chaque sens ou **navettes camions**. Eurotunnel est l'exploitant de navettes passagers et des navettes camions.

Répondant par écrit aux questions de votre rapporteur, les services du ministère des affaires étrangères et du développement international ³ lui ont indiqué que les **trains de passagers sont actuellement ceux d'Eurostar International Limited**, les « Eurostar » d'origine construits par Alstom

¹ Site Groupe Eurotunnel : Le tunnel sous la Manche : les infrastructures.

² « Le Shuttle »

³ Source : réponses au questionnaire par écrit de la commission.

(trains TMST ou Class 373) et les nouveaux trains Velaro e320 de Siemens, entrés en service en novembre 2015 et progressivement mis en exploitation pour le trafic transmanche depuis. *DB Schenker Rail UK* dispose également d'un certificat lui permettant d'exploiter des trains de passagers dans le tunnel, mais n'a pas décidé d'en faire usage à ce jour. **Les trains de marchandises sont exploités par différentes entreprises ferroviaires : *DB Schenker Rail UK*, et *Europorte*, société du groupe Eurotunnel via sa filiale *GB Railfreight*.**

Depuis la mise en service du tunnel en **mai 1994**, Eurotunnel a transporté **plus de 330 millions de voyageurs et près de 290 millions de tonnes de marchandises** par navettes camions et trains de fret. Cela représente chaque année un peu plus de 20 millions de personnes tous moyens confondus, 2,5 millions de véhicules transportés à bord des navettes passagers et 1,5 million de poids lourds transportés à bord des navettes camions. En 2015, la liaison fixe transmanche a été empruntée par près de 21 millions de passagers. (Voir annexe 3)

Pour l'exercice 2015, Eurotunnel annonce un chiffre d'affaires de 1,222 milliard d'euros, soit une hausse de 5 %, dont un chiffre d'affaires des navettes en progression de 5 % à 579,7 millions d'euros, un trafic record en hausse de 3 % pour les navettes camions avec 1 483 741 poids lourds transportés et un trafic stable pour Eurostar avec 10,4 millions de passagers. Le Groupe Eurotunnel emploie environ 4 000 personnes dont environ les 2/3 en France.

II. UN CADRE JURIDIQUE QUI DOIT ÊTRE MIS EN CONFORMITÉ AVEC LE DROIT EUROPÉEN

Le tunnel sous la Manche est régi à la fois par des accords bilatéraux franco-britanniques et par les normes communautaires applicables au transport ferroviaire, le trafic dans le tunnel étant exclusivement ferroviaire.

La transposition des directives européennes à la liaison fixe transmanche, notamment les trois paquets ferroviaires adoptés respectivement en 2001, 2004 et 2007, s'est opérée à la fois par la prise de dispositions législatives et réglementaires nationales et par l'adoption de **règlements binationaux**.

Les services du ministère des affaires étrangères et du développement international¹ interrogés ont rappelé à votre rapporteur que les principales modifications entraînées jusqu'à maintenant par l'application des directives au tunnel sous la Manche sont relatives à :

¹ Source : réponses au questionnaire par écrit de la commission.

- la définition de droits d'accès au réseau ferroviaire du tunnel, à la mise en œuvre des dispositions relatives aux capacités d'infrastructure ainsi qu'à la tarification de l'infrastructure ;

- l'installation de la Commission intergouvernementale comme autorité de sécurité pour le tunnel au sens des directives européennes ainsi qu'à l'adoption de la réglementation relative aux certificats de sécurité ;

- la mise en place de dispositions relatives à l'interopérabilité conformément aux règles européennes ;

- et à la régulation des activités ferroviaires par des organismes de contrôles indépendants.

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 **établissant un espace ferroviaire unique européen** devait être transposée dans les droits nationaux avant le 16 juin 2015. Constituant une refonte du premier paquet ferroviaire, elle **abroge les trois anciennes directives sur l'accès aux infrastructures et la gouvernance ferroviaires** (la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité) **qui étaient transposées dans le règlement binational de 2009**. Elle confirme et complète les règles relatives à l'accès aux infrastructures et à la gouvernance ferroviaires élaborées précédemment. Elle renforce également les principes de transparence et d'accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires.

En France, le travail de transposition de la directive a été réalisé pour l'essentiel, alors même que le paysage ferroviaire connaissait des évolutions importantes liées à la réforme ferroviaire visant à réformer en profondeur la gouvernance du système de transport ferroviaire français afin d'améliorer son efficacité et ses équilibres financiers.

Répondant par écrit aux questions de votre rapporteur, les services du ministère des affaires étrangères et du développement international¹ lui ont fait savoir que les textes suivants avaient été publiés :

- **la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire**, qui a notamment organisé l'indépendance juridique, décisionnelle et organisationnelle du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau (article 7 de la directive 2012/34/UE), a défini le cadre d'élaboration de la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire (article 8 de la directive 2012/34/UE), a fixé les principaux paramètres du contrat État-gestionnaire d'infrastructure (article 30 de la directive 2012/34/UE) et a

¹ Source : réponses au questionnaire par écrit de la commission.

renforcé les moyens et l'indépendance de l'organisme de contrôle, l'Arafer (articles 55 et 56 de la directive 2012/34/UE).

- **l'ordonnance n° 2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire**, qui constitue le principal texte de transposition et qui porte notamment sur :

- le renforcement des règles de séparation comptable (article 6 de la directive 2012/34/UE) ;
- la définition des règles d'accès à l'infrastructure linéaire et aux installations de service (chapitre IV et article 13 de la directive 2012/34/UE) ;
- la coopération entre gestionnaires d'infrastructure (articles 37 et 40 de la directive 2012/34/UE) ;
- le renforcement des moyens et de l'indépendance de l'Arafer et l'organisation de sa coopération avec les autres acteurs ferroviaires (articles 55, 56 et 57 de la directive 2012/34/UE).

- **le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire**, qui rassemble les dispositions applicables aux gestionnaires d'infrastructure et relatives aux conditions d'accès à l'infrastructure linéaire et aux services qui y sont délivrés (articles 8, 10 et 13 et chapitre IV de la directive 2012/34/UE) ;

- **plusieurs autres décrets**, sur des sujets particuliers :

- le décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et portant diverses dispositions en matière de transport apporte quelques modifications aux dispositions régissant la délivrance des licences d'entreprise ferroviaire (chapitre III de la directive 2012/34/UE) et complète le dispositif organisant la coopération entre l'Arafer, l'autorité nationale de sécurité et l'autorité responsable de la délivrance des licences (article 56 de la directive 2012/34/UE) ;
- le décret n° 2015-1167 du 22 septembre 2015 relatif aux nouveaux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs a mis le droit national en conformité avec le règlement d'exécution (UE) n° 869/2014 de la Commission du 11 août 2014 relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- les décrets n° 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Mobilités et n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau précisent les modalités de mise en œuvre des règles de

séparation comptable au sein de l'entreprise ferroviaire SNCF Mobilités et du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau (article 6 de la directive 2012/34/UE) ;

- les décrets n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports, n° 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau et n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire, complètent les dispositions législatives organisant l'indépendance juridique, décisionnelle et organisationnelle des fonctions essentielles des gestionnaires d'infrastructure (article 7 de la directive 2012/34/UE).

Un projet de décret, portant sur l'accès aux installations de service, **et deux projets d'arrêtés**, portant sur les licences d'entreprise ferroviaire, sont en préparation, **afin de compléter le dispositif** de transposition.

Concernant le cas particulier du **tunnel sous la Manche**, les **textes de transposition de la directive en droit français** - essentiellement *l'ordonnance n° 2015-855 du 15 juillet 2015 et le décret n° 2015-1040 du 20 août 2015 relatif à l'accès au réseau ferroviaire* - contiennent les mentions nécessaires pour que leurs dispositions s'appliquent à la liaison fixe transmanche, mais **celles-ci ne s'appliqueront qu'à l'abrogation du règlement binational de 2009** et ce, afin d'éviter tout conflit de normes. En outre, les gouvernements français et britannique ont décidé d'un commun accord, **qu'à partir de la transposition de la directive 2012/34/UE**, les **principales dispositions des directives européennes seraient prises par les droits nationaux, et non plus par un règlement binational.**

SECONDE PARTIE : LE NOUVEAU RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2015

Afin de transposer la directive 2012/34/UE, le règlement binational de 2015 intègre les changements suivants : l'existence d'un seul organisme de contrôle sur l'ensemble du territoire ; le renforcement de l'indépendance de l'organisme de contrôle, notamment vis-à-vis des États ; la coopération entre eux des organismes de contrôle de l'Union européenne ; et l'élaboration d'un cadre de tarification applicable à un gestionnaire d'infrastructure.

I. LE TRANSFERT DE LA FONCTION D'ORGANISME DE CONTRÔLE DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE (CIG) AUX RÉGULATEURS NATIONAUX

1. La fin des fonctions de régulation économique de la CIG au profit de l'Agence de régulation des activités ferroviaires (Araf) et de l'*Office of Rail and Road* (ORR)

Afin de transposer à la liaison fixe transmanche, l'article 55 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen qui exige un régulateur ferroviaire national unique et totalement indépendant des États, l'article 1^{er} **transfère expressément les fonctions de régulation de la Commission intergouvernementale (CIG) aux organismes de contrôle nationaux**, que sont l'Autorité de régulation des activités ferroviaires pour la France et l'*Office of Rail and Road* pour le Royaume-Uni. Chargés de la **corégulation économique du tunnel sous la Manche**, chacun d'eux est compétent sur la partie de la liaison fixe située sur le territoire dont il relève.

Tant que le règlement binational de 2009 n'est pas abrogé, la CIG reste compétente pour la régulation économique du tunnel sous la Manche, ce qui entache les décisions qu'elle prend, dans ce domaine, d'une **fragilité juridique**, compte tenu de la jurisprudence de l'arrêt Perreux¹ du Conseil d'État qui reconnaît l'effet direct des « dispositions inconditionnelles et suffisamment précises » d'une directive non transposée dans le délai imparti, comme c'est le cas ici puisque la directive 2012/34/UE précitée aurait dû être transposée avant le 16 juin 2015.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'Araf, créée en 2009, était l'autorité de régulation des activités ferroviaires françaises. Depuis la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, **l'Araf est devenue l'Arafer, l'Autorité**

¹ CE, Ass., 30 octobre 2009, Mme Perreux

de régulation des activités ferroviaires et routières et a élargi son champ de compétences au secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes par autocar ainsi qu'au secteur autoroutier concédé, avec l'examen des tarifs de péage.

L'Arafer est dotée d'un collège de 7 membres non révocables détenteurs d'un mandat de 6 ans non renouvelable et d'une commission des sanctions composée de 3 membres issus du Conseil d'État, de la Cour de cassation et de la Cour des comptes. La loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 fixe son plafond d'emplois à 68 équivalents temps plein travaillé. Elle dispose d'un budget de 11,1 millions d'euros pour 2016 et d'une autonomie financière.

Ses ressources proviennent de prélèvements annuels plafonnés sur les redevances d'utilisation du réseau ferré national versées par les entreprises ferroviaires à SNCF Réseau ; sur les titres de transport vendus aux passagers des autocars pour les dessertes régulières interurbaines de moins de 100 km et sur le chiffre d'affaires des concessionnaires d'autoroute.

L'Office of Rail and Road, l'ORR est le régulateur britannique du ferroviaire. Il trouve son origine dans l'*Office of the Rail Regulation*, créé en 1994 lors de la libéralisation du rail au Royaume-Uni qui voit ses compétences s'élargir dans le domaine de la sécurité ferroviaire en 2005. En 2015, sous l'appellation d'*Office of Rail and Road*, il acquiert de nouvelles compétences en matière de supervision des activités de l'agence nationale routière (*Highways England*).

Doté d'un effectif d'environ 300 personnes aux statuts divers (fonction publique, salariés de droit privé, personnels provenant de l'industrie ferroviaire), il dispose d'un budget d'environ 30 millions de livres, financé par des taxes sur les opérateurs.

L'ORR a, pour missions principales, le contrôle de la performance des gestionnaires d'infrastructures, la protection des intérêts des usagers du transport ferroviaire, la promotion du rail ainsi que de la concurrence dans l'intérêt des usagers.

L'article 2 impose à la CIG de **communiquer** à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et à l'*Office of Rail and Road*, **toute information ou tout document** qu'elle a pu détenir dans l'exercice de ses fonctions de régulateur économique, dans les meilleurs délais après l'entrée en vigueur de cet accord. **La CIG et ces organismes échangent, de manière plus générale, les informations** nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives.

2. La conservation par la CIG de sa compétence en matière de sécurité et de sûreté

Aux termes de l'article 4, **la CIG conserve sa fonction de supervision de l'ensemble des questions liées à l'exploitation de la liaison fixe transmanche** « au nom des Gouvernements de la France et du Royaume-Uni et par délégation de ceux-ci » comme le prévoit l'article 10(1) du Traité de Cantorbéry du 12 février 1986.

La composition de la délégation française à cet organe de concertation entre les services publics français et britanniques concernés par la Liaison Fixe est fixée par le décret 86-342 du 11 mars 1986. Celui-ci prévoit la désignation de deux titulaires et de deux suppléants pour le ministère chargé de l'économie, le ministère des finances et du budget, le ministère chargé des relations extérieures et le ministère chargé des transports ainsi qu'un titulaire et un suppléant pour le ministère chargé de l'intérieur et de la décentralisation. La CIG s'appuie sur deux secrétariats permanents. Côté français, le Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche (SGTM) est un service du ministère chargé des transports. Pour son fonctionnement, elle perçoit un financement *ad hoc* (environ 6 millions d'euros par an) assuré par Eurotunnel et partagé entre le concédant français et le concédant britannique.

La CIG est l'autorité de sécurité pour la Liaison Fixe **au sens de la Directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire**. Elle traite ainsi des problèmes d'accidents et d'incendies et fournit un rapport annuel sur la sécurité dans le tunnel sous la Manche à l'Agence ferroviaire européenne. Elle dispose des pouvoirs réglementaires nécessaires à la mise en place dans le tunnel d'un « régime unifié de sécurité » et est chargée de transposer les directives européennes pertinentes dans les limites de la concession d'Eurotunnel.

La CIG a également **un rôle en matière de sûreté**. À ce titre, elle s'occupe des questions liées à **la malveillance, au terrorisme et aux migrants**.

Elle est assistée dans l'exercice de ses missions par le Comité de sécurité et le comité binational de sûreté qui rassemble les administrations des deux États, compétentes en la matière, au titre de la liaison fixe transmanche.

Pour répondre à l'exigence de la directive 2012/34/UE précitée quant à l'indépendance des organismes de contrôle, il est prévu expressément que **la CIG exerce cette fonction dans le respect de l'indépendance des organismes de contrôle compétents, l'ARAF et l'ORR, et n'interfère pas dans leur processus de décision**. Ceci ne fait pas obstacle à ce que ces organismes puissent consulter la CIG et à ce que la CIG leur présente des observations.

II. LA COOPÉRATION ENTRE LES RÉGULATEURS ÉCONOMIQUES NATIONAUX EN VUE D'ABOUTIR À DES DÉCISIONS OU AVIS CONCORDANTS

Conséquence du transfert de compétences évoqué, les deux régulateurs économiques nationaux, **l'Arafer et l'ORR, sont appelés à co-réguler le tunnel sous la Manche.**

L'article 3 tire les conséquences de l'article 57 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, qui impose une coopération entre les organismes de contrôle en mettant à la charge de l'Arafer et de l'ORR **une obligation de moyens**, en vue de parvenir à des décisions cohérentes concernant le tunnel sous la Manche. Il exige que **les organismes de contrôle coopèrent étroitement** et coordonnent leurs processus décisionnels pour que leurs **décisions ou avis aient des effets juridiques et pratiques concordants sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche**, et ce afin de garantir la **sécurité juridique**.

Ces deux autorités sont invitées à mettre en place des **procédures communes de travail** efficaces, à les communiquer à la CIG et à les publier. En tout état de cause, elles doivent **se consulter mutuellement** dans l'exercice de leurs fonctions concernant la liaison fixe transmanche, et à cette fin, échanger des informations dans le respect de leurs législations nationales respectives. Si elles rencontrent des difficultés pour parvenir à une décision commune, elles doivent également **consulter toutes les parties intéressées, y compris la CIG**.

L'Arafer et l'ORR ont ainsi conclu, le 16 mars 2015, par anticipation des dispositions du règlement binational de 2015, un accord de coopération en matière de régulation économique de la liaison fixe transmanche dont le texte figure en annexe.

Cet accord fixe un **cadre de coopération entre les deux régulateurs nationaux, et crée un processus décisionnel coordonné** en matière de contrôle des activités ferroviaires du tunnel sous la Manche. Les avis et décisions de ces deux régulateurs doivent ainsi faire l'objet d'une concertation. Des organes de coopération sont prévus pour assurer la coordination et la concertation visées. Les mécanismes de cette coopération dans le cadre des procédures de règlement des différends notamment y sont également décrits, ainsi que les règles de confidentialité que les régulateurs nationaux doivent observer dans le cadre de leur coopération.

Pour que l'Arafer et l'ORR puissent rendre une décision concordante, s'agissant du traitement des recours concernant la liaison fixe transmanche, **une saisine simultanée de ces deux organismes** est organisée. Il est précisé, en effet, que lorsqu'un recours est déposé devant l'un des organismes de contrôle, un recours correspondant doit être également

déposé devant l'autre organisme pour que le premier recours soit considéré comme valable.

III. L'ABROGATION DU RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2009

Conséquence de la transposition de la directive 2012/34/UE précitée, l'article 7 **abroge le règlement binationnel du 23 juillet 2009**, notamment en ce qu'il prévoit que la CIG possède la compétence de régulation économique de la liaison fixe transmanche.

Le règlement binationnel de 2009, qui est **un règlement d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**, avait un objet différent de celui de 2015 (voir en annexe un tableau comparatif de ces deux règlements binationaux transmis par les services du ministère des affaires étrangères et du développement international¹).

Les dispositions du règlement binationnel de 2009 qui ne sont pas reprises par le règlement de 2015 **seront couvertes par les textes nationaux de transposition de la directive 2012/34/UE (voir *Supra*)**.

IV. LES AUTORITÉS JURIDICTIONNELLES

Les dispositions transitoires de l'article 5 prévoient que **les autorités juridictionnelles saisies d'un recours contre une décision prise par la CIG avant le transfert de sa compétence** en matière de régulation aux régulateurs nationaux **demeurent compétentes** pour en connaître.

V. LES DISPOSITIONS FINALES

Aux termes de l'article 10, chaque Gouvernement notifie à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour **l'entrée en vigueur** du présent règlement. Celui-ci prend effet à **compter du jour de la réception de la dernière notification**.

Le Royaume-Uni a notifié l'achèvement de ses procédures internes de ratification **le 25 septembre 2015**.

Enfin, les versions française et anglaise de ce règlement bilatéral font également foi.

¹ Source : réponses au questionnaire par écrit de la commission.

VI. LE CADRE DE TARIFICATION APPLICABLE AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES (ANNEXE)

L'article 6 introduit une annexe qui définit le cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, conformément à l'article 29 de la **directive 2012/34/UE** précitée qui **impose aux États membres de mettre en place un cadre de tarification applicable à un gestionnaire d'infrastructure, en l'état Eurotunnel.**

Contrepartie de l'absence de financement public, l'accord de concession prévoit qu'Eurotunnel peut fixer librement ses tarifs, sa politique commerciale et le contenu de son offre de service à condition de n'introduire aucune discrimination entre les différents usagers du tunnel. Toutefois, les concessionnaires ont une obligation générale de respecter le droit européen, et de ne pas mettre les deux États en situation d'infraction.

Par ailleurs, **la convention d'utilisation de 1987** passée entre les concessionnaires (France Manche S.A. et *The Channel Tunnel Group*), *The British Railways Board* et la SNCF (chemins de fer nationaux de l'époque) **définit le cadre tarifaire et juridique du réseau ferroviaire de la liaison fixe transmanche pour la durée de la concession.** Elle fixe notamment les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire du tunnel jusqu'en 2052 et contient un « cadre tarifaire » appliqué dans le document de référence du réseau produit annuellement par Eurotunnel dans le cadre de ses obligations de gestionnaire d'infrastructure.

Après l'entrée en vigueur du règlement binational de 2015, les politiques tarifaires d'Eurotunnel seront déterminées par le cadre de tarification et définies par la convention d'utilisation de 1987, **les tarifs** qui en découleront sont **publiés par Eurotunnel dans son « document de référence du réseau ».**

1. L'objet du cadre de tarification

Selon l'article 1^{er} de l'annexe, ce cadre de tarification a pour objet de définir le **régime applicable à la détermination**, par le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche, **des redevances d'utilisation de l'infrastructure**, conformément à l'article 29.1 de la directive 2012/34/UE précitée.

Les opérations de transport, sous forme de **service de navettes pour véhicules routiers** à travers la liaison fixe transmanche, **sont exclues du champ** de la régulation économique et donc du cadre de tarification, conformément à l'article 2.9 de cette même directive.

2. Les règles de tarification

Aux termes de l'article 2 qui transpose l'article 29.1 de la directive 2012/34/UE précitée, **le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de l'établissement et de la mise en œuvre de la tarification applicable à l'infrastructure ferroviaire.**

Pour satisfaire l'article 8.4 de la directive précitée, il est rappelé que **la liaison fixe transmanche est financée sans qu'il soit fait appel à des fonds publics ou à des garanties publiques de nature financière ou commerciale.** Cette exigence figurait déjà dans le Traité de Cantorbéry du 12 février 1986 et l'accord de concession du 14 mars 1986.

3. Les principes généraux

L'article 3 rappelle que, dans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la **transparence ainsi que du caractère équitable et non discriminatoire des redevances.**

4. Les redevances d'accès

Cet article reprend les articles 26, 31, 32 et 33 de la directive 2012/34/UE précitée.

Conformément au principe gouvernant la **tarification des prestations minimales** posé par cette directive, les redevances d'utilisation doivent être **égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.**

Des **redevances plus élevées** peuvent cependant être fixées dès lors qu'elles sont **fondées sur les coûts à long terme** du projet de la liaison fixe transmanche relatifs aux activités ferroviaires. Les coûts à long terme, qui sont recouverts sur **la durée de la concession**, comprennent les **coûts relatifs au financement de l'investissement**, y compris le coût de la dette et de son remboursement ainsi qu'une rémunération du capital investi, **ainsi que les coûts relatifs au fonctionnement, à la maintenance et au renouvellement de ces investissements.**

Les redevances d'accès peuvent en outre inclure **une redevance au titre de la rareté des capacités pendant les périodes de saturation.**

Par ailleurs, pour encourager le développement de nouveaux services ferroviaires ou un usage optimal de l'infrastructure en termes de sillons, de vitesse ou d'horaire, **des réductions** limitées dans le temps et pour des flux de circulation déterminés **ou des variations de redevance** en fonction des périodes d'utilisation peuvent également être instaurées. Ces réductions ou variations doivent être **appliquées, de manière non**

discriminatoire, à toutes les entreprises ferroviaires. Elles doivent faire l'objet d'une **description détaillée dans « le document de référence du réseau » qui est publié chaque année par Eurotunnel.**

Enfin, **le cadre de tarification n'interdit pas les majorations,** même si les gouvernements et les concessionnaires s'entendent actuellement pour constater qu'aucune majoration n'est nécessaire.

5. Le calcul des redevances d'accès et la méthode d'imputation des coûts

Selon l'article 5, c'est au gestionnaire de l'infrastructure, Eurotunnel, qu'il revient de déterminer le montant des redevances dans le respect des principes de **non-discrimination**, de **transparence** et d'**équité**. Ce faisant, il a obligation de tenir compte de la manière dont les **coûts** à recouvrer sont **liés aux activités des entreprises ferroviaires concernées.**

Le double recouvrement de tout ou partie des coûts est **interdit.**

L'article 6 impose au gestionnaire de l'infrastructure d'élaborer une **méthode d'imputation des coûts, conforme aux principes généraux** du cadre de tarification, qui sera mise à jour en tant que de besoin. Cette méthode doit faire l'objet d'une **publication.**

CONCLUSION

Après un examen attentif des dispositions du règlement binational de 2015, **votre commission recommande l'adoption de ce projet de loi**. Ce règlement, auquel ne s'attache guère d'enjeu, transpose la directive 2012/34/UE précitée à la liaison fixe transmanche, afin de permettre l'unification du régime juridique en matière de régulation économique des transports ferroviaires sur l'ensemble du réseau ferroviaire national, sous cette réserve que les dispositions du règlement binational de 2009 qu'il abroge et qu'il ne reprend pas seront couvertes par les textes nationaux de transposition de la directive.

En revanche, **tant que le règlement de 2009 n'est pas abrogé, la Commission intergouvernementale (CIG) reste compétente pour la régulation économique du tunnel sous la Manche**, ce qui entache les décisions qu'elle prend en la matière, d'une fragilité juridique. Un risque de contentieux n'est pas à exclure sur le fondement de la jurisprudence Perreux du Conseil d'État. Il importe donc de ratifier rapidement cet accord, d'autant que la France et le Royaume-Uni se sont engagés, dans le cadre d'une procédure précontentieuse lancée par la Commission européenne en 2013 et relative à la transposition du premier paquet ferroviaire, à transférer le rôle d'organisme de contrôle de la CIG aux deux régulateurs nationaux. En outre, **le Royaume-Uni a déjà notifié l'achèvement des procédures internes de ratification en septembre 2015**.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 9 mars 2016, sous la présidence de M. Jean-Pierre Raffarin, Président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de Mme Joëlle Garriaud-Maylam sur le projet de loi n° 173 (2015-2016) autorisant l'approbation de l'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 (ensemble un règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, et une annexe).

Après l'exposé du rapporteur, un débat s'est engagé.

M. Jacques Legendre. – Indépendamment du contenu même de cette convention, d'une façon plus globale, certains accords que nous avons passés avec la Grande-Bretagne ont le don de mettre en colère les élus du Nord-Pas-de-Calais-Picardie. Les propos récents du Premier ministre britannique et ses arguments de campagne - à savoir que si le Royaume-Uni sort de l'Union européenne, on devra remettre en cause les accords du Touquet - nous montrent à quel point nous avons probablement été naïfs. Je sais bien que ce texte n'a pas de rapport avec les accords du Touquet mais pour montrer mon agacement, je voterai contre ce projet de loi.

Mme Michelle Demessine. – Pour les mêmes raisons que mon collègue, je voterai contre également.

M. Alex Türk. – Je voterai également contre.

M. Yves Pozzo di Borgo. – Quant à moi, je m'abstiendrai.

Mme Hélène Conway-Mouret. – Je m'abstiendrai également.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte le rapport ainsi que le projet de loi précité.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Jeudi 11 février 2016

➤ **Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie :**

- **Mme Corinne Ménage**, Secrétaire Générale au Tunnel sous la Manche
- **M. Benoît Chevalier**, sous-directeur de la sécurité et de la régulation ferroviaires
- **Mme Carine Maraval** Chargée de mission, sujets ferroviaires FR-UK

➤ **Ministère des affaires étrangères et du développement international :**

- **Mme Aurélie Bonal**, sous-directrice de l'Europe occidentale et nordique
- **Mme Elena Ponomareva**, rédactrice à la sous-direction de de l'Europe occidentale et nordique
- **Mme Carine Viallon**, rédactrice à la mission des Accords et Traités

**ANNEXE 1 - TABLEAU COMPARATIF
ENTRE LE RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2009
ET LE RÈGLEMENT BINATIONAL DE 2015**

Règlement binational de 2009	Règlement binational de 2015
Champ couvert : services de transport internationaux de voyageurs, services de transports combinés internationaux de marchandises, service de fret internationaux par des entreprises ferroviaires	Champ couvert : application de la directive 2012/34/UE pour ce qui concerne la mise en place d'un cadre de tarification (articles 29 de la directive) et d'un régulateur national unique (article 55 de la directive)
Sujets traités : <ul style="list-style-type: none">- Droit d'accès et exercice du droit d'accès au réseau- Gestion de l'infrastructure- Document de référence du réseau- Nature et contenu des accords entre le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs- Accords-cadres pour l'utilisation de l'infrastructure- Procédure d'attribution des sillons- Situation d'infrastructure saturée- Redevances d'utilisation de l'infrastructure- Organisme de contrôle (pouvoirs de régulation de la CIG)	Sujets traités : <ul style="list-style-type: none">- Transfert de la fonction d'organisme de contrôle de la CIG à l'Arafer et à l'ORR- Echanges d'informations entre ancien et nouveau régulateur- Coopération entre régulateurs nationaux- Fonctions de la CIG et relations avec les régulateurs économiques nationaux- Autorités juridictionnelles- Cadre de tarification- Abrogation du règlement binational de 2009

Source : Document transmis par le MAEDI en réponse au questionnaire.

**ANNEXE 2 – ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE L’AUTORITÉ
DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES ET
L’OFFICE OF RAIL REGULATION EN MATIÈRE DE
RÉGULATION ÉCONOMIQUE DE LA LIAISON FIXE
TRANSMANCHE**



**Accord de coopération entre
l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et
l’Office of rail regulation en matière de régulation économique
de la Liaison Fixe transmanche**

Paris, le 16 mars 2015

PREAMBULE

1. L'article 57 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (ci-après « la Directive ») prévoit une coopération étroite entre les organismes de contrôle et leur permet en conséquence de fixer les modalités de collaboration qu'ils estiment nécessaires.
2. A cet effet, les Autorités consentent à établir le présent accord dans l'objectif d'assurer une coopération fondée sur la réciprocité, la transparence, la recherche du compromis et la confiance.
3. L'objectif de cet Accord est de définir les lignes directrices d'une coopération coordonnée et efficace entre les Autorités visant à veiller au respect des principes de transparence, de prévisibilité, d'équité et de non-discrimination sur la Liaison Fixe.
4. Le présent Accord porte sur la Liaison Fixe, y compris l'ensemble des prestations minimales (listées à l'annexe II, point 1 de la Directive) et l'accès aux installations de service situées sur la Liaison Fixe et aux prestations (listées à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la Directive) qui y sont fournis aux entreprises ferroviaires.
5. Dans ce contexte, les Autorités s'engagent à respecter tant les principes et modalités de coopération issus du présent Accord que les dispositions de leur législation nationale.
6. Cet Accord exprime l'approche de régulation souhaitée par les Autorités. Il ne déroge aucunement aux obligations de l'article 55 de la Directive. Bien qu'il ne constitue pas un document juridiquement contraignant pour les parties, elles ne peuvent déroger à son application que dans des circonstances exceptionnelles et après en avoir préalablement averti l'autre Autorité dans les meilleurs délais.

LES PARTIES

1. L'ARAF est une autorité publique indépendante dont le rôle est de concourir au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. L'ARAF veille à ce que les différentes entreprises ferroviaires accèdent, de manière équitable et non-discriminatoire, au réseau ferroviaire et aux prestations associées.
2. L'ORR est un organisme indépendant. Il est, conformément aux dispositions de la Directive, chargé de la régulation économique du réseau ferré britannique et de la Liaison Fixe. L'ORR est également l'organisme de sécurité, au sens de la directive 2004/49/CE, des réseaux ferrés britanniques à l'exception de la Liaison Fixe.

Article 1

Définitions

1. « ARAF » désigne l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'organisme de contrôle ferroviaire en France.
2. « Autorité » désigne l'ARAF ou l'ORR. Les « Autorités » désignent l'ARAF et l'ORR conjointement.
3. « CIG » désigne la Commission intergouvernementale établie à l'article 10 du Traité de Cantorbéry afin de superviser au nom des deux gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe.
4. « Collège » désigne: (i) dans le cas de l'ARAF, le collège de l'ARAF; et (ii) dans le cas de l'ORR, le collège de l'ORR ou tout membre ou employé de l'ORR avec la responsabilité délégué approprié de prendre des décisions contraignantes pour l'ORR.
5. « Comité binational » désigne l'organe établi à l'article 7 du présent Accord.
6. « Concessionnaires » désigne les sociétés privées prévues à l'article 1er du Traité du Cantorbéry.
7. « Directive » désigne la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.
8. « DRR » désigne le document de référence du réseau publié par les Concessionnaires sur le fondement de l'article 27 de la Directive.
9. « Entreprise ferroviaire » désigne toute entreprise selon les termes de l'article 3 paragraphe 1 de la Directive.
10. « Gestionnaire de l'infrastructure » désigne l'entité au sens de l'article 3 paragraphe 2 de la Directive et renvoie, pour la Liaison Fixe, aux Concessionnaires.
11. « Groupe Eurotunnel » désigne le groupe de sociétés constitué de Groupe Eurotunnel SE et de ses filiales, y compris les Concessionnaires.
12. « Jour Ouvré » désigne un jour autre qu'un samedi, dimanche ou jours fériés ou des vacances de la fonction publique à Londres ou à Paris.
13. « Liaison Fixe » désigne la Liaison Fixe au sens de l'article 1 du Traité de Cantorbéry.
14. « Organisme de contrôle » désigne une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante au sens de l'article 55 de la Directive.

15. « ORR » désigne Office for rail regulation, l’organisme de contrôle ferroviaire au Royaume-Uni.
16. « Présidents » désigne le Président du collège de l’ORR et le Président de l’ARAF.
17. « Règlement binational » désigne le règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d’un cadre de tarification pour la Liaison Fixe.
18. « Service permanent » désigne un groupe de travail permanent entre les services des Autorités établi à l’article 8 du présent Accord.
19. « Traité de Cantorbéry » désigne le traité signé entre la France et le Royaume-Uni le 12 février 1986 autorisant la construction et l’exploitation de la Liaison Fixe par des concessionnaires privés.

Section I: Le cadre de coopération

Article 2

Législation applicable

1. Le présent Accord s'inscrit dans le cadre mis en place par le règlement binational.
2. Sans préjudice des modifications qui pourraient être effectuées postérieurement à sa date de signature, la législation européenne applicable au présent Accord est la Directive, notamment ses articles 55, 56 et 57.
3. Le droit français applicable à la signature de l'Accord est le code des transports, notamment l'article L. 2131-5 aux termes duquel l'ARAF est compétente sur le réseau ferré national y compris sur les lignes ferroviaires qui lui sont reliées et l'article L. 2132-11 prévoyant la possibilité pour les membres et agents de l'ARAF de communiquer des informations ou documents qu'elle détient à une autorité d'un autre Etat-membre de l'Union européenne sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel.
4. La loi britannique applicable est le Railways Infrastructure (Access and Management) Regulations de 2005 et ses versions modifiées ultérieurement, le Railways Infrastructure (Access and Management) and Railway (Licensing of Railway Undertakings) (Amendment) Regulations 2015.

Article 3

Orientation générale de la coopération

1. Les Autorités reconnaissent l'importance fondamentale d'une coopération et d'un processus décisionnel coordonné permettant de transmettre aux acteurs de la Liaison Fixe des signaux clairs, homogènes et cohérents de régulation.
2. A cet effet, et notamment dans la mise en œuvre des travaux prévus à l'article 5.2 du présent Accord, les Autorités s'efforcent d'adopter les avis et décisions concernant la partie de la Liaison Fixe située sur le territoire de l'État dont elles relèvent en concertation avec l'autre Autorité.
3. Les Autorités veillent à traiter les demandes dans des délais raisonnables. Elles respectent les délais d'instruction et de prise de décision prévus par la Directive et par leurs législations nationales.
4. Toutes leurs décisions et avis sont motivés, notifiés dans les meilleurs délais aux parties et publiés sous réserve des éléments couverts par le secret des affaires. Les

modalités de notification et de publication sont précisées dans le règlement intérieur visé à l’article 7.5 du présent Accord.

5. Les décisions prennent effet dès leur notification par les Autorités. Ces dernières s’efforcent de prendre les mesures nécessaires pour en assurer l’application.

Article 4

Objectifs de la coopération

1. Dans le respect des principes et obligations issus de la Directive et sans préjudice des responsabilités qui leur incombent, les Autorités mettent en place un cadre de régulation visant à:
 - i. promouvoir une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires et assurer un accès transparent et non discriminatoire à la Liaison Fixe;
 - ii. soutenir la fourniture des services de meilleure qualité pour les voyageurs et pour les usagers des services de fret;
 - iii. respecter l’exigence du gestionnaire de l’infrastructure de jouir d’une structure financière saine; et
 - iv. promouvoir une utilisation optimale des capacités et l’exploitation efficace des infrastructures de la Liaison Fixe.
2. Dans l’exercice de leurs missions relatives à la régulation de la Liaison Fixe, les Autorités prennent en considération à la fois les obligations du gestionnaire de l’infrastructure et le droit d’accès des entreprises ferroviaires et des autres candidats tels que définis à l’article 3 de la Directive.

Article 5

Missions assignées aux régulateurs

1. Les Autorités veillent à la gestion et à l’utilisation efficace, équitable et non discriminatoire de l’infrastructure ferroviaire de la Liaison Fixe. Elles agissent comme un organisme de contrôle sur la partie de la Liaison Fixe située sur le territoire de l’état dont elles relèvent. Elles s’assurent du respect, par les Concessionnaires et les utilisateurs, des règles édictées par les législations nationales et européenne. Elles agissent également comme un organe de règlement des différends sur la partie de la Liaison Fixe située sur leur territoire. Elles peuvent

demander la communication de toutes informations nécessaires et peuvent assortir leurs décisions de sanctions, conformément à leur législation nationale.

2. Au regard des objectifs prévus à l'article 4 et des compétences qui leur sont assignées, les Autorités mettent notamment en œuvre les travaux suivants:
 - la surveillance de la concurrence sur les marchés des services concernés par la Liaison Fixe, y compris de leur propre initiative;
 - le contrôle du DRR, notamment la vérification de l'absence de clauses ou de conditions qui seraient de nature discriminatoire;
 - le contrôle de la conformité de la tarification avec la législation applicable;
 - le contrôle du respect des obligations de séparation comptable au sein du Groupe Eurotunnel;
 - l'instruction des recours et le suivi de leur exécution y compris le prononcé de sanctions.
3. Aucune des stipulations du présent Accord ne limite les prérogatives garanties aux Autorités par leur législation nationale et le droit de l'Union européenne. Elles font usage de leurs compétences pour l'exécution des missions prévues par leur législation respective et le droit de l'Union européenne applicable. Lorsque l'une des Autorités exerce ses pouvoirs relatifs à la Liaison Fixe indépendamment de l'autre, elle s'assure, conformément aux stipulations de l'Article 3.1 du présent Accord, de solliciter son avis et de lui notifier dans les plus brefs délais tous les avis et décisions qu'elle adopte.
4. Sans préjudice des modifications législatives postérieures à la signature du présent Accord, les Autorités disposent de la faculté de mener des enquêtes, de demander toutes informations utiles à l'exercice de leurs fonctions, d'émettre des avis, de régler des différends, et d'assortir leurs décisions de sanctions.

Article 6

Relations avec la Commission intergouvernementale

Conformément au Règlement binational, les Autorités établissent un cadre de coopération et d'échange d'informations avec la CIG, en tant qu'autorité de sécurité instituée par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires pour la Liaison Fixe et qu'organisme compétent, pour les fonctions prévues à l'article 10 du Traité de Cantorbéry.

Section II: Les organes de coopération

Article 7

Le comité binational

1. Afin de mener à bien leurs tâches, les Autorités établissent un comité binational qui aura pour responsabilité:
 - a. De superviser les activités du service permanent prévu à l'article 8 du présent Accord;
 - b. D'animer les échanges entre les Autorités afin de faire émerger des solutions permettant une prise de décision cohérente et coordonnée dans le cadre des procédures prévues aux articles 9 et 10 du présent Accord;
 - c. De s'accorder, sans préjudice du pouvoir de chaque Autorité de rendre des avis, sur l'adoption des avis motivés au titre de l'article 11 du présent Accord;
 - d. De mettre en oeuvre, lorsque cela est nécessaire, la procédure de conciliation prévue à l'article 12 du présent Accord;
 - e. De garantir un échange entre les Autorités, notamment des informations concernant les problématiques relevant du champ de cet Accord;
 - f. De faciliter des discussions régulières entre les Collèges afin d'échanger sur les problématiques liées à la régulation de la Liaison Fixe, et si nécessaire, d'organiser à cet effet des réunions de travail informelles et des séminaires thématiques;
 - g. De veiller à l'application du présent Accord;
 - h. De prendre en charge toute autre mission que lui confèreraient par commun accord des Autorités.
2. Le comité binational est composé de membres des Collèges. Chaque Autorité est seule responsable de la sélection et de la nomination de ses représentants au comité binational.
3. Les membres du comité binational dialoguent d'égal à égal. Les décisions du comité binational sont adoptées par consensus.
4. Le secrétariat du comité binational est assuré par des agents choisis au sein du service permanent prévu à l'article 8 du présent Accord.

5. Le comité binational adopte un règlement intérieur qui précise son organisation et son fonctionnement. Ces règles sont conformes aux principes établis par cet Accord et peuvent être modifiées, d'un commun accord, sur proposition de l'une des Autorités. Le règlement intérieur précise le quorum pour les réunions du comité binational et du service permanent prévu à l'article 8 du présent Accord.
6. Les actes adoptés par le comité binational sont rédigés en français et en anglais.

Article 8

Le service binational permanent

1. Les Autorités établissent un service binational permanent (ci-après « service permanent ») chargé de renforcer la coopération entre les services des Autorités et de s'assurer que l'ARAF et l'ORR respectent les principes de coopération posés à l'article 3.1 du présent Accord dans l'exercice des missions de régulation prévues à l'article 5 du présent Accord.
2. A cette fin, le service permanent établit un programme de travail annuel soumis à l'approbation du comité binational.
3. Parallèlement à ce programme de travail, les Autorités avertissent le service permanent des travaux qu'elles entreprennent sur la Liaison Fixe n'entrant pas dans le champ d'application de cet Accord.
4. Les Autorités s'engagent à publier conjointement, sur leur site internet respectif, les informations relatives à leur coopération et à la régulation de la Liaison Fixe. Le service permanent s'assure de la cohérence et de la mise à jour régulière des données publiées.
5. Le service permanent s'assure de l'exécution des activités prévues dans le programme de travail une fois celui-ci approuvé. Il soumet toute recommandation à l'examen du comité binational et des Autorités.
6. Le service permanent met en place des modalités de travail fixant les conditions d'adoption de ses recommandations. Ces règles figurent dans le document prévu à l'article 7.5 du présent Accord.
7. Le service permanent conseille le comité binational dans ses fonctions tout en respectant les exigences de séparation entre les pouvoirs d'instruction et de décision au sein de chaque Autorité. Dans ce contexte, les Autorités peuvent d'un commun accord nommer des rapporteurs membres ou non membres du service permanent pour instruire les procédures prévues aux articles 9, 10 et 11 du présent Accord. Les modalités d'application de cet article sont énoncées dans le document prévu à l'article 7.5 du présent Accord.

8. Les Autorités s’engagent à mettre à la disposition du service permanent, chacune à part égale, tous les moyens nécessaires à l’accomplissement de ses missions.
9. Le service permanent est chargé du secrétariat du comité binational.
10. Si elles l’estiment nécessaire, les Autorités peuvent avoir recours à des travaux d’expertise ou à des ressources externes. Les modalités financières et opérationnelles du suivi de ces travaux sont précisées dans le règlement intérieur visé à l’article 7.5 du présent Accord. Les coûts engendrés par l’emploi de ces ressources externes sont partagés, dans la mesure du possible, à parts égales entre les Autorités.
11. L’ARAF travaille en français et l’ORR travaille en anglais. Toute traduction est faite sur une base volontaire et reste à la charge de l’Autorité qui en fait usage.
12. Le secrétaire général de l’ARAF et le directeur général de l’ORR peuvent édicter des modalités de travail et de coopération pour le service permanent.

Section III: Les mécanismes de coopération

Article 9

Coopération dans le cadre des procédures de règlement des différends

1. Cet article précise les modalités de prise de décision par les Autorités sur les différends relatifs à la Liaison Fixe qui leur sont soumis en application de l'article 56 paragraphe 1 de la Directive.
2. Sans préjudice de la responsabilité de chaque Autorité de régler des différends, les Autorités adoptent et publient des procédures d'instruction commune et de prise de décision coordonnée et partagée sur les saisines en règlement des différends relatives à la Liaison Fixe.
3. Les Autorités s'engagent à instruire conjointement les saisines et à s'efforcer de rendre deux décisions ayant des effets juridiques et pratiques concordants sur l'ensemble de la Liaison Fixe.
4. A cette fin, les Autorités établissent l'ordre de préférence suivant pour régler les différends:
 - a. Les requérants sont invités à saisir concomitamment les deux Autorités de tout différend relatif à la Liaison Fixe conformément au règlement binational;
 - b. Si malgré tout une seule Autorité (ci-après « Autorité A ») est saisie, elle en informe l'autre Autorité (ci-après « Autorité B »). Après réception de cette information, l'Autorité B se saisit d'office sans délais du même différend et adapte son calendrier d'instruction à celui de l'Autorité A;
 - c. En cas d'impossibilité de saisine d'office par l'Autorité B, l'Autorité A consulte l'Autorité B tout au long de la procédure afin de prendre une décision partagée par les deux Autorités, en activant, si nécessaire, les mécanismes prévus aux articles 9.6 et 12 du présent Accord.
5. Les procédures de règlement de différend incluent au moins les étapes suivantes:
 - a. Dans les cas prévus à l'article 9.4(a) et (b) du présent Accord, la saisine est communiquée aux deux Autorités et instruite conjointement sur la base des mêmes pièces du dossier;
 - b. Toute saisine est instruite par le service permanent ou par des autres rapporteurs nommés par les Autorités;

- c. L’instruction vise à recueillir les dires du requérant, de la partie adverse, et de toute partie concernée;
 - d. L’instruction est clôturée par un rapport d’instruction commun rédigé en français et en anglais qui présente aux Collèges les recommandations des rapporteurs;
 - e. L’audience des parties est organisée en présence des deux Autorités, à l’endroit choisi d’un commun accord;
 - f. Les Autorités ou l’Autorité A dans le cas visé à l’article 9.4(c) du présent Accord délibèrent sur le différend qui leur est soumis et adoptent indépendamment les décisions;
 - g. Si nécessaire, le comité binational facilite l’adoption de décisions partagées et s’assure de leur publication par les deux Autorités;
 - h. Chaque Autorité est responsable du contrôle de l’exécution de sa décision conformément à sa législation nationale. Les Autorités s’engagent à s’informer de toute mesure de suivi de la bonne exécution des décisions;
 - i. Les Autorités s’informent de tout recours judiciaire introduit contre les décisions adoptées.
6. Le service permanent informe sans délai le comité binational de toute différence d’appréciation sur l’application du présent article ou sur les différends dont elles sont saisies. Si le comité binational n’arrive pas à concilier les points de vue divergents, la procédure visée à l’article 12 du présent Accord est déclenchée.

Article 10

Coopération dans le cadre des procédures de sanctions

1. Cet article précise les modalités d’instruction selon lesquelles les Autorités se saisissent d’office ou à la suite d’une plainte relative à la Liaison Fixe en application de l’article 56 paragraphes 2, 4, 6 et 12 de la Directive.
2. Sans préjudice de la possibilité laissée à chaque Autorité de se saisir d’office afin de veiller au respect de la Directive, les Autorités adoptent des règles d’instruction communes permettant de s’assurer que les procédures menées à l’initiative de l’une d’entre elles conduisent à l’adoption de deux décisions ayant les mêmes effets juridiques et les mêmes conséquences pratiques sur l’ensemble de la Liaison Fixe.
3. A cette fin, les règles communes d’instruction incluent au moins les étapes suivantes:

- a. Les Autorités identifient et s'accordent, à travers le service permanent et le comité binational, sur les problématiques pouvant donner lieu à une procédure d'instruction;
- b. L'instruction est menée soit par le service permanent, soit par des rapporteurs nommés par les Autorités;
- c. L'instruction vise à recueillir les éléments de preuve de la part de la (les) partie(s) poursuivie(s), des Concessionnaires, des entreprises ferroviaires et de toute partie concernée;
- d. L'instruction est clôturée par un rapport d'instruction commun rédigé en français et en anglais présentant aux Collèges les recommandations partagées par les rapporteurs;
- e. Les Autorités délibèrent sur le rapport qui leur est soumis et adoptent indépendamment toute décision, y compris une de mise en demeure, s'il y a lieu;
- f. Si nécessaire, le comité binational facilite l'adoption des décisions de mise en demeure partagées et s'assure, s'il y a lieu, de leur publication par les deux Autorités;
- g. Le service permanent s'assure que la (les) partie(s) poursuivie(s) se conforme(nt) dans les meilleurs délais à la décision de mise en demeure qui lui (leur) est adressée;
- h. Lors de la procédure de vérification de la mise en conformité par la (les) partie(s) poursuivie(s) avec les injonctions de la mise en demeure, les rapporteurs soumettent aux Collèges un rapport d'instruction commun rédigé en français et en anglais qui présente leurs recommandations;
- i. Les Autorités délibèrent sur le rapport qui leur est soumis et, si la partie visée par la mise en demeure ne s'est pas conformée aux injonctions des Autorités, elles adoptent indépendamment leur décision de sanction;
- j. En prenant une décision de sanction, les Autorités prennent en compte toute sanction envisagée par l'autre Autorité sur la même affaire;
- k. Les Autorités sont responsables de l'exécution de leurs décisions conformément à leur législation nationale et s'engagent à s'informer mutuellement par le service permanent de toutes les mesures qu'elles prennent à cette fin;

1. Les Autorités s’informent de tout recours judiciaire introduit contre les décisions adoptées.
4. Le service permanent informe sans délai le comité binational de toute différence d’appréciation sur l’application du présent article ou sur le différend dont elles sont saisies. Si le comité binational n’arrive pas à concilier les points de vue divergents, la procédure visée à l’article 12 du présent Accord est déclenchée.

Article 11

Adoption des avis

1. Cet article précise les modalités d’adoption des avis motivés par le comité binational au nom des deux Autorités.
2. Sans préjudice de la compétence de chaque Autorité d’adopter indépendamment des avis motivés, le comité binational adopte des avis communs portant sur la Liaison Fixe. Il adopte l’avis sur les projets de DRR et sur toute autre problématique qui n’est pas soumise aux articles 9 ou 10 du présent Accord.
3. Les Autorités n’adoptent pas d’avis motivés relatifs à la Liaison Fixe sans l’accord préalable de l’autre Autorité.
4. Avant d’adopter les avis motivés, le comité binational considère les recommandations du service permanent. Les avis sont publiés en français et en anglais sur les sites internet des autorités.
5. Le service permanent informe sans délai le comité binational de toute différence d’appréciation sur l’application du présent article ou sur le contenu de tout avis. Si le comité binational n’arrive pas à concilier les points de vue divergents, la procédure visée à l’article 12 du présent Accord est déclenchée.

Article 12

Procédures de conciliation

1. Les Présidents échangent sur toute différence d’appréciation entre les Autorités signalée par le comité binational.
2. Sans préjudice des compétences prévues par leurs législations nationales, les Présidents prennent en considération dans leurs échanges l’intérêt d’adopter des décisions ou des avis partagés ayant le même effet juridique et pratique sur la Liaison Fixe.

3. En cas de persistance du désaccord, les Présidents évaluent la gestion des risques associés à l'adoption de deux décisions divergentes par les Autorités.
4. Les Présidents mettent fin à leurs échanges dans un délai de 10 Jours Ouvrés ou, si nécessaire, dans un délai plus court afin de respecter les échéances imposées par la législation nationale.

Section IV: Règles relatives à la confidentialité

Article 13

Echange d’informations

1. Les Autorités reconnaissent que l’échange d’informations représente pour elles un avantage réciproque permettant de garantir une coopération efficace au sein du service permanent.
2. Toutes les informations et documents obtenus par une Autorité dans le cadre de l’exercice de ses pouvoirs relatifs à la Liaison Fixe sont communiqués dans les meilleurs délais à l’autre Autorité.
3. Les Autorités échangent les informations à condition que leurs membres et agents soient soumis au respect du secret professionnel ou à des obligations équivalentes.

Article 14

Confidentialité et le secret professionnel

1. Sous réserve de l’article 14.2 du présent Accord, toute information confidentielle obtenue par une Autorité dans le cadre du présent Accord ne peut l’être qu’aux fins de ses missions d’organisme de contrôle.
2. Lorsqu’une Autorité (ci-après « Autorité A ») est juridiquement tenue de divulguer une information confidentielle obtenue dans le cadre de la coopération prévue par le présent Accord, elle coopère pleinement avec l’autre Autorité (ci-après « Autorité B ») afin de limiter la divulgation des informations confidentielles à ce qui est rendu nécessaire dans sa législation nationale. Avant la levée du secret des affaires, l’Autorité A consulte l’Autorité B.

Article 15

Transparence

1. Les Autorités reconnaissent l’importance du principe de transparence et s’accordent à publier, dans le respect des principes énoncés à l’article 14 du présent Accord, des informations et des rapports réguliers dans le cadre de leurs fonctions de régulation de la Liaison Fixe.
2. Conformément aux règles nationales, les Autorités s’accordent sur les délais et les participants à toute consultation nécessaire à leurs fonctions de régulation.

Section V: Dispositions relatives à l'entrée en vigueur de l'accord

Article 16

La mise en œuvre et modification de l'Accord

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature par les Autorités.
2. Sans préjudice des modifications des législations nationales ou européenne relative à la compétence de l'ARAF et de l'ORR pour la régulation économique de la Liaison Fixe, le présent Accord restera en vigueur sans limitation de durée.
3. Les dispositions du présent Accord peuvent être amendées à tout moment, par écrit et d'un commun accord entre les Présidents.
4. Les Autorités se consultent en cas de modification de leur législation nationale respective, en cas d'émergence d'une difficulté ou d'un retour d'expérience qui pourrait rendre nécessaire d'amender ou d'interpréter différemment le présent Accord. En cas de difficulté d'application de l'Accord, les parties recherchent une interprétation partagée.
5. Dans le cas où l'une des stipulations du présent Accord ne se conforme plus aux règles européennes et nationales applicables, les Autorités se consultent pour s'accorder sur une nouvelle interprétation ou une modification de ladite stipulation. Si les Autorités n'arrivent pas à s'accorder sur une nouvelle interprétation ou une modification de la stipulation dans un délai raisonnable, elle est réputée non écrite et cesse de faire effet.
6. Si les Autorités mettent fin au présent Accord, elles ne sont pas déchargées de leur devoir de confidentialité mentionné à l'article 14 du présent Accord pour toute information déjà transmise.

Le présent Accord est rédigé en français et en anglais, chacune de ces versions
faisant foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent le présent
Accord.

Paris, le 16 mars 2015

Au nom de l’Autorité de régulation
des activités ferroviaires :

Au nom de l’Office of rail regulation :

Président
Pierre Cardo

Chair
Anna Walker

ANNEXE 3 - CHIFFRES DE TRAFIC

1. TRAFIC AU COURS DES 10 DERNIÈRES ANNÉES

	NAVETTES EUROTUNNEL					TRAINS A GRANDE VITESSE	TRAINS DE MARCHANDISES	
	Camions	Equivalent en tonnes de marchandises (en millions)	Voitures	Autocars	Equivalent passagers (en million)	Passagers ¹	Tonnes de marchandises (en millions)	Nombre de trains de marchandises
2015	1 483 741	19,3	2 572 263	58 387	10,5	10 399 267	1,42	2 421
2014	1 440 214	18,7	2 572 263	63 059	10,6	10 397 894	1,65	2 900
2013	1 362 849	17,7	2 481 167	64 507	10,3	10 132 691	1,36	2 547
2012	1 464 880	19	2 424 342	58 966	10	9 911 649	1,23	2 325
2011	1 263 327	16,4	2 262 811	56 095	9,3	9 679 764	1,32	2 388
2010	1 089 051	14,2	2 125 259	56 507	7,5	9 528 558	1,13	2 097
2009	769 261	10,0	1 916 647	54 547	6,9	9 220 233	1,18	2 403
2008	1 254 282	14,2	1 907 484	55 751	7,0	9 113 371	1,24	2 718
2007	1 414 709	18,4	2 141 573	65 331	7,9	8 260 980	1,21	2 840
2006	1 296 269	16,9	2 021 543	67 201	7,8	7 858 337	1,6	3 786

¹ Seuls sont comptabilisés dans ce tableau les passagers d'Eurostar qui empruntent le tunnel sous la Manche, ce qui exclut les liaisons Paris-Calais et Bruxelles-Lille.

2. FRÉQUENTATION DU TUNNEL

1. Depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche

Depuis sa mise en service progressive, à partir du mois de mai 1994, le tunnel sous la Manche a été emprunté par plus de **366 millions de voyageurs**, soit l'équivalent de plus de 5 fois la population française.

Ce chiffre de la fréquentation prend en compte les passagers embarqués à bord des navettes d'Eurotunnel, qu'ils voyagent dans un véhicule de tourisme (voiture, camping-car, moto,...), en autocar ou en camion, mais aussi les passagers des Eurostar empruntant le tunnel sous la Manche. La première catégorie (Navettes Eurotunnel) totalise 203 millions de personnes ; la seconde (Eurostar) 163 millions.

Depuis l'ouverture du service commercial des Navettes Camions d'Eurotunnel en juillet 1994, Eurotunnel a transporté plus de 23 millions de camions et 300 millions de tonnes de marchandises à bord.

A ces volumes, il faut ajouter plus de 38 millions de tonnes de marchandises transportées sur les trains des opérateurs ferroviaires via le tunnel sous la Manche depuis juin 1994. Ce qui représente au total près de 338 millions de tonnes de marchandises transportées via le Tunnel depuis 1994.

2. Volumes de trafic annuel

En 2015, le nombre total de passagers ayant emprunté le tunnel sous la Manche, tous moyens de transport confondus, s'élève à près de 21 millions de personnes, ce qui représente une moyenne de plus de 57 000 voyageurs par jour.

Le système de transport d'Eurotunnel par Navettes ferroviaires embarque plus de 2,5 millions de voitures et autocars (Le Shuttle) et près de 1,5 million de camions par an, ce qui en fait, de loin, le leader mondial du ferroutage.

Source : Groupe Eurotunnel