

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE

CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION

Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche
22 rue du Général Foy - 75008 PARIS

Department of Transport
Zone 3/33 Great Minster House
76 Marsham Street
LONDON SW1P 4DR

Téléphone : 01.43.87.11.08
Télécopie : 01.43 87 44 68
ou : 01.43 87 44 91

Telephone : +44 207 944 67 57
Facsimile : +44 207 944 21 63

Règlement de la Commission Intergouvernementale

concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche

par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires.

LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE,

Vu le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986, et notamment ses articles 1 et 10 ;

Vu la directive 91/440/CEE du Conseil en date du 29 juillet 1991, modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, relative au développement des chemins de fer communautaires et, notamment, son article 10.3 ;

Vu la directive 95/18/CEE du Conseil en date du 19 juin 1995 modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, concernant les licences des entreprises ferroviaires ;

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité et notamment son article 8.2 qui dispose que, pour des projets d'investissement spécifiques, le gestionnaire d'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, n'auraient pas pu être mis en oeuvre

Vu la Concession quadripartite, conclue le 14 mars 1986, entre d'une part le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et, d'autre part, France Manche SA et the Channel Tunnel Group Limited (la Concession).

Considérant le caractère spécifique de l'investissement réalisé pour assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation, depuis 1994, du tunnel sous la Manche ;

arrête le règlement suivant :

Article 1 - OBJET.

Le présent règlement s'applique, à l'utilisation des parties de la Liaison Fixe transmanche nécessaires pour la prestation :

- de services de transports internationaux par des regroupements internationaux,
 - de services de transports combinés internationaux de marchandises, et
 - de services de fret internationaux par des entreprises ferroviaires,
- conformément aux directives susvisées.

Article 2 - DEFINITIONS.

Les termes « Concession » et « Concessionnaires » ont les mêmes significations que celles données à l'article 1 du traité susvisé.

Le terme « Section Commune » désigne la partie des installations de la Liaison Fixe qui est habituellement utilisée par tous les types de trains pour assurer les services décrits à l'article 1.

« La Commission intergouvernementale » désigne la Commission intergouvernementale, créée par l'article 10 du traité susvisé, chargée de suivre, au nom des gouvernements (les Concédants) de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe.

Les expressions utilisées dans ce règlement ont la même signification que celles qui figurent dans les directives susvisées.

Article 3 - DROIT D'ACCES ET DE TRANSIT.

3.1. Les regroupements internationaux disposent, à des conditions équitables et non discriminatoires, d'un droit d'accès et de transit à travers la Section Commune, pour fournir des prestations de services de transports internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent.

3.2. Les entreprises ferroviaires établies ou qui s'établiront dans un Etat membre disposent, à des conditions équitables et non discriminatoires, d'un droit d'accès et de transit à travers la Section Commune, aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises ou de services de fret internationaux.

3.3. Le droit d'accès et de transit à travers la Section Commune comprend, pour toute entreprise ferroviaire ou regroupement international, le droit aux prestations minimales suivantes :

- le traitement de ses demandes de capacités d'infrastructure ;
- le droit d'utiliser les capacités qui lui sont attribuées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles de la Section Commune ;
- la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, la gestion des circulations, la communication et,
- la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en oeuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités lui ont été attribuées.

3.4. Le droit d'accès et de transit à travers la Section Commune comporte également :

- l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;

- l'accès à toute installation, destinée à l'accueil du fret des entreprises ferroviaires, dont les deux Gouvernements conviennent, conformément à l'article 1.2 du Traité de Cantorbéry, qu'elle fait partie de la Liaison Fixe ;
- le service de manœuvre en cas de panne technique ;
- l'accès aux voies d'urgence en cas d'incident.

Article 4 - GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE.

Sous réserve des dispositions des articles 9.2 et 11.3, les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe. Les Concessionnaires tiennent et publient, de façon séparée, les bilans et les comptes de pertes et profits pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire d'une part, et pour celles relatives à la fourniture de services de transport par les entreprises ferroviaires, d'autre part. Toute aide publique éventuelle qui pourrait être versée à l'une de ces deux activités ne peut être transférée à l'autre et les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

Article 5 - DOCUMENT DE REFERENCE DE LA LIAISON FIXE.

- 5.1.** Les Concessionnaires établissent, publient, tiennent à jour et, le cas échéant, modifient un document de référence de la Liaison Fixe (le Document de Référence) conformément aux dispositions de l'article 3 et de l'annexe I de la Directive 2001/14/CE susvisée. Ils communiquent, en temps utile, aux regroupements internationaux et aux entreprises ferroviaires effectuant des services à travers la Liaison Fixe, les modifications de la qualité ou de la capacité de cette infrastructure.
- 5.2.** Le Document de Référence contient l'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès et de transit à l'intérieur de la Liaison Fixe et notamment :
- a) Une présentation de la consistance et des caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et des regroupements internationaux et des conditions d'accès et de transit dans la Liaison Fixe ;
 - b) Les principes et critères de répartition des capacités d'infrastructure, exposant les caractéristiques générales de l'infrastructure et les restrictions éventuelles d'utilisation notamment pour les opérations d'entretien ;
 - c) Les délais et modalités de présentation et d'instruction des demandes d'attribution des capacités, et en particulier :
 - (i) les procédures auxquelles sont soumis les demandeurs pour demander les capacités d'infrastructure au gestionnaire,
 - (ii) les exigences relatives aux demandeurs,
 - (iii) le calendrier pour le dépôt des demandes et leur instruction,
 - (iv) les principes relatifs à la procédure de coordination,
 - (v) les procédures à suivre et les critères utilisés lorsque l'infrastructure est saturée,
 - (vi) le détail des restrictions d'utilisation des infrastructures et,
 - (vii) toutes conditions concernant les niveaux d'utilisation antérieure qui sont prises en compte pour déterminer les priorités dans la répartition des capacités.



- d) Les principes de tarification et les tarifs ; et
- e) les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc.
- 5.3.** Les Concessionnaires consultent toutes les parties intéressées, y compris la Commission intergouvernementale sur le projet de Document de Référence, en leur faisant connaître le délai dont elles disposent pour faire connaître leurs observations.
- 5.4.** Les Concessionnaires arrêtent le Document de Référence du réseau et le rendent public, par tout moyen approprié, au plus tard quatre mois avant la date limite annuelle pour l'introduction des demandes de sillons.
- 5.5.** Le Document de Référence est mis à jour, en tant que de besoin, selon la même procédure.

Article 6 - EXERCICE DU DROIT D'ACCES OU DE TRANSIT.

Un regroupement international ou une entreprise ferroviaire ne peut exercer le droit d'accès ou de transit mentionné à l'article 3 que si :

- a) il (ou elle) dispose de la licence prévue par la directive 95/18/CEE telle que modifiée par l'article 1 de la directive n° 2001/13/CE susvisée et satisfait aux prescriptions des législations et des réglementations nationales, ainsi qu'aux réglementations des Concessionnaires approuvées par la Commission Intergouvernementale et aux dispositions en matière de sûreté édictées par les gouvernements ;
- b) il (ou elle) est suffisamment assuré pour exploiter des services à travers la Liaison Fixe, ou a pris des dispositions équivalentes, en application des législations nationales et internationales, pour couvrir sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard de ses clients, des Concessionnaires de la Liaison Fixe et d'autres tiers ;
- c) il (ou elle) dispose d'un certificat de sécurité, en cours de validité, délivré par la Commission intergouvernementale, après rapport technique des Concessionnaires, conformément à l'article 32 de la directive (CE) n° 2001/14 susvisée et fixant les exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur la Liaison Fixe ;
- d) remplissant les trois conditions susmentionnées, il (ou elle) a conclu un accord avec les Concessionnaires. Cet accord définit les droits et obligations des parties dans les conditions fixées à l'article 7.

Article 7 - NATURE ET CONTENU DES ACCORDS.

7.1. Les conditions régissant les accords prévus à l'article 6 d) doivent être non discriminatoires conformément à l'article 10 (5) de la directive 91/440 /CEE modifiée par l'article 1 de la directive 2001/12/CE et la directive 2004/51/CE.

7.2. Les accords prévus à l'article 6d) doivent comporter:

- les dispositions administratives, techniques et financières permettant de garantir, en permanence le respect des conditions énoncées aux points a) à c) de l'article 6 ci-dessus,
- les dispositions relatives à l'attribution de sillons sur la section commune, en application de la procédure prévue à l'article 9,
- les dispositions relatives aux redevances en application des règles fixées à l'article 11.




Article 8 - ACCORDS - CADRES

- 8.1.** Les Concessionnaires peuvent conclure avec toute entreprise ferroviaire ou tout regroupement international, un accord-cadre pluriannuel dont l'objet est de préciser les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire requises par un regroupement international ou de l'entreprise ferroviaire ainsi que celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période validité de l'horaire de service. L'accord cadre ne définit pas le ou les sillons de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du regroupement international ou de l'entreprise ferroviaire.
- 8.2.** Un accord cadre est conclu en principe pour une période de cinq ans. Les Concessionnaires peuvent accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques. Une durée supérieure à dix ans n'est possible que dans des cas exceptionnels, en particulier lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme qui font l'objet d'engagements contractuels.
- 8.3.** L'accord cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de la Liaison Fixe par d'autres candidats ou services.
- 8.4.** L'accord cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de la Liaison Fixe.
- 8.5.** L'accord cadre peut prévoir des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.
- 8.6.** Tout en respectant la confidentialité des données à caractère commercial, les dispositions générales de chaque accord cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

Article 9 - PROCEDURE D'ATTRIBUTION DES SILLONS.

- 9.1.** Les Concessionnaires mettent en place un l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure sur la Liaison Fixe. L'organisme de répartition est garant du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'attribution de sillons et de sa conformité à la réglementation communautaire. Il respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui sont communiquées dans le cadre de cette fonction. Sous réserve des dispositions de l'article 9.2, les Concessionnaires, en tant que gestionnaires d'infrastructure, remplissent le rôle d'organisme de répartition.
- 9.2.** L'organisme de répartition est indépendant de toute entreprise ferroviaire d'un point de vue juridique, organisationnel ou décisionnel.
- 9.3.** Les demandes de sillons correspondant à l'exercice du droit prévu à l'article 3 sont adressées soit à l'organisme de répartition, soit à un autre gestionnaire d'infrastructure concerné, soit à toute instance commune instituée à cet effet par les gestionnaires d'infrastructures. Les demandes de sillons sont présentées dans les conditions et selon les modalités prévues dans le Document de Référence, complétées, en cas d'accord cadre et le cas échéant, par les stipulations de cet accord. L'organisme de répartition respecte les exigences définies à l'article 18 de la Directive 2001/14/CE.
- (a) Le droit d'utiliser une capacité d'infrastructure sous forme d'un sillon peut être accordé à un regroupement international ou à une entreprise ferroviaire pour une maximale d'un horaire de service. Tout regroupement international ou entreprise ferroviaire partie à un



accord cadre doit demander une capacité d'infrastructure conformément aux termes de cet accord cadre. Une fois attribuée à un regroupement international ou une entreprise ferroviaire par l'organisme de répartition, la capacité d'infrastructure ne peut être transférée par son détenteur à une autre entreprise ou service. Toute transaction commerciale relative à une capacité d'infrastructure est interdite et entraîne pour le regroupement international ou l'entreprise ferroviaire son exclusion de toute répartition ultérieure de capacité.

- (b) L'organisme de répartition procède à l'instruction des demandes de sillons dans les conditions et délais fixés dans le Document de Référence. Il tient compte des capacités nécessaires pour la maintenance, la rénovation et l'amélioration des infrastructures. Il s'efforce, dans toute la mesure du possible, de satisfaire l'ensemble des demandes formulées. Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'organisme de répartition a le droit de proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés ; il doit, dans ces conditions, motiver sa proposition. L'organisme de répartition s'efforce, par le biais de consultations avec les demandeurs concernés, de résoudre les conflits éventuels.
- (c) À l'issue de l'instruction, l'organisme de répartition établit un projet d'horaire de service qu'il communique à toutes les parties intéressées. Les parties intéressées disposent d'un délai d'un mois au moins pour présenter leurs observations. Ce délai expiré, l'organisme de répartition prend les dispositions appropriées pour traiter les remarques faites et arrêtent ensuite l'horaire de service définitif et le rendent public.
- (d) Sans préjudice des dispositions de l'article 12, en cas de litige relatif à la répartition des capacités d'infrastructure, l'organisme de répartition met en place un processus de règlement des litiges de façon à résoudre ces litiges rapidement. Ce processus est décrit dans le Document de Référence et, lorsqu'il est appliqué, une décision doit être prise dans un délai de dix jours ouvrables.
- (e) Des demandes de sillons peuvent être présentées après la publication de l'horaire de service et pour la durée restant à courir de cet horaire. Des demandes *ad hoc* de sillons individuels peuvent également être présentées à tout moment pendant la période de validité de l'horaire de service en cours. L'organisme de répartition répond à ces demandes ad hoc le plus rapidement possible et, en tout cas, dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. Toute information sur les capacités disponibles doit être délivrée aux regroupements internationaux ou entreprises ferroviaires qui souhaiteraient les utiliser.

j

9.4. L'organisme de répartition est tenu de motiver tout refus d'attribution d'un sillon demandé.

9.5. L'organisme de répartition peut, en en donnant les raisons, supprimer ou modifier les sillons attribués :

- (a) pour permettre des travaux d'entretien non prévus de l'infrastructure ferroviaire ;
- (b) pour accorder, à la demande de la Commission intergouvernementale, de l'un ou l'autre des Concédants ou des deux Concédants agissant conjointement, la priorité à des transports nécessaires aux besoins de la défense ;
- (c) pour assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire lorsque l'usage du sillon a été inférieur, sur une période d'au moins un mois, à un seuil défini dans le Document de Référence.

La décision de modification ou de suppression est précédée d'un préavis de quinze jours adressé au bénéficiaire des sillons en cause et d'une concertation avec les entreprises ferroviaires intéressées. L'organisme de répartition doit indiquer la durée de la modification ou de la suppression. Dans le cas mentionné au c), la durée de la modification ou de la suppression peut avoir un caractère définitif, pour toute la durée de l'horaire de service.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment en cas d'accident, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'organisme de répartition peut supprimer, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'organisme de répartition en informe immédiatement la Commission intergouvernementale.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans l'accord intervenu en application de l'article 6(d).

- 9.6.** L'organisme de répartition coopère avec les autres gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer la cohérence des sillons attribués à travers la Liaison Fixe et sur les réseaux adjacents. Des procédures sont mises en place pour s'assurer de cette cohérence, en conformité avec l'article 15 de la Directive 2001/14.

Article 10 - INFRASTRUCTURE SATURÉE.

- 10.1.** Lorsque les Concessionnaires estiment qu'il n'est pas possible de répondre favorablement aux demandes de capacités, ils déclarent immédiatement que l'infrastructure est saturée, en informant la Commission intergouvernementale et appliquent les critères de priorité définis dans le Document de référence.
- 10.2.** Les Concessionnaires procèdent, dans les six mois qui suivent la déclaration mentionnée à l'article 10.1 à une analyse des capacités conformément aux dispositions de l'article 25 de la directive 2001/14. Ils en informent la Commission intergouvernementale.
- 10.3.** Après consultation des usagers de l'infrastructure et au plus tard six mois après la réalisation de l'analyse de capacités mentionnée à l'article 10.2, les Concessionnaires établissent un plan de renforcement des capacités, tel que visé à l'article 26 de la directive 2001/14, en conformité avec les dispositions pertinentes de la Concession.

Article 11 - REDEVANCES D'UTILISATION.

- 11.1.** Les Concessionnaires coopèrent avec les autres gestionnaires d'infrastructure de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires. Ils s'efforcent de garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et d'assurer une utilisation efficace du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire.
- 11.2.** Les Concessionnaires mettent en place un organisme de tarification qui établit les règles de tarification spécifiques et détermine les redevances d'utilisation de la Liaison Fixe, conformément aux dispositions du Chapitre II de la directive 2001/14/CE. Sous réserve des dispositions de l'article 11.3, les Concessionnaires, en tant que gestionnaires d'infrastructure, remplissent les fonctions d'organisme de tarification. En toute hypothèse, les Concessionnaires perçoivent les redevances d'usage de la Liaison Fixe.
- 11.3.** L'organisme de tarification, établi conformément à l'article 11.2, est indépendant de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel.




- 11.4.** Les redevances sont fixées en conformité avec les principes de tarification pertinents définis au chapitre II de la directive 2001/14/CE susvisée, notamment à l'article 8.2, à leurs exceptions, aux possibilités de réduction et de modulation, en tenant compte des performances et d'éventuels droits de réservation.
- 11.5.** L'organisme de tarification doit être en mesure de justifier les redevances facturées au regard des principes définis dans ce règlement et dans le chapitre II de la Directive 2001/14/CE, et en particulier, de montrer que le système de tarification a été appliqué aux regroupements internationaux et aux entreprises ferroviaires de manière équitable et non discriminatoire. L'organisme de tarification respecte la confidentialité commerciale des informations fournies pas les requérants.

Article 12 - RECOURS.

- 12.1.** Une entreprise ferroviaire ou un regroupement international, exerçant ou demandant à exercer des droits d'accès ou de transit dans le tunnel sous la Manche, peut former un recours devant la Commission s'il ou elle estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, en particulier contre les décisions prises par les Concessionnaires ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne :
- a) le Document de référence du réseau ;
 - b) les critères contenus dans ce document ;
 - c) la procédure de répartition et ses résultats ;
 - d) le système de tarification ;
 - e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il ou elle est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
 - f) la mise en œuvre et la surveillance des règles de sécurité.
- 12.2.** Pour l'instruction de ces recours, la Commission Intergouvernementale fait appel à des organismes ou experts désignés à cette fin conformément à l'article 10.7 du Traité de Cantorbéry.
- 12.3.** Les Concessionnaires et les autres parties intéressées fournissent, sans délais inutiles, à la Commission Intergouvernementale, toute information demandée. En particulier, les Concessionnaires fournissent à la Commission intergouvernementale toute information nécessaire lui permettant de s'assurer que les redevances fixées l'ont été sur une base non discriminatoire et conformément au chapitre II de la directive 2001/14/CE.
- 12.4.** La Commission intergouvernementale prend une décision et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai de deux mois suivant la réception de toutes les informations nécessaires à ce recours. Nonobstant l'article 12.5, les décisions de la Commission intergouvernementale sont contraignantes pour toutes les parties concernées.
- 12.5.** Les décisions de la Commission intergouvernementale peuvent faire l'objet d'un recours devant l'une ou l'autre des juridictions britannique ou française compétentes. La saisine d'une

juridiction de l'un des deux Etats fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre Etat.

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

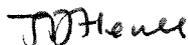
Article 13 - ENTREE EN VIGUEUR.

13.1. Ce règlement annule le règlement signé le 22 décembre 1998.

13.2. Chaque gouvernement notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises, en ce qui le concerne, pour l'entrée en vigueur du présent règlement qui prendra effet le jour de la réception de la dernière notification.

Fait par la Commission Intergouvernementale, le 21 octobre 2005, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

*Le Chef de la délégation britannique
à la Commission Intergouvernementale*



*Le Chef de la délégation française
à la Commission Intergouvernementale*

