

La **Convention d'Utilisation (RUC)** est un pilier essentiel de la Concession de la Liaison Fixe, et l'un des trois textes fondamentaux sous-tendant la construction et exploitation sur financements privés de la Liaison Fixe Transmanche par un Concessionnaire privé, avec liberté commerciale accordée au Concessionnaire afin d'éviter le recours au financement public.

- Le RUC établit le Cadre Tarifaire et le Cadre Juridique du Réseau Ferroviaire de la Liaison Fixe pour la durée de la Concession de la Liaison Fixe.
- Le RUC définit les caractéristiques du Réseau Ferroviaire devant être fourni par les Concessionnaires (Eurotunnel) pour le passage des Trains à travers le Lien Fixe, et définit les engagements des Réseaux Ferroviaires Etatiques nationaux à assurer la disponibilité des infrastructures ferroviaires nationales et du matériel roulant approprié, et le développement du trafic Voyageurs et Fret pour la durée de la Concession.
- Le RUC permet l'utilisation du Réseau Ferroviaire de la Liaison Fixe par tout Train de toute Entreprise Ferroviaire (EF) sans exclusivité, privilège, ou discrimination. Le RUC fournit des garanties à long terme sur les conditions tarifaires, droits d'accès et conditions d'accès au bénéfice de tout usager potentiel du Réseau Ferroviaire de la Liaison Fixe, présent ou futur, offrant une prévisibilité exceptionnelle aux usagers ferroviaires.
- Le RUC a été conclu entre les Concessionnaires privés et les Réseaux Ferroviaires Etatiques britannique et français. Le RUC demeure avec ses signataires originels et n'a jamais été cédé à une Entreprise Ferroviaire spécifique, et Eurotunnel n'a jamais accordé d'exclusivité à aucune EF particulière.
- Conformément aux directives européennes de libéralisation, Eurotunnel a mis en place l'ouverture des droits d'accès aux conditions du RUC à toute Entreprise Ferroviaire, y compris (mais sans exclusivité) aux operateurs historiques à qui les Réseaux Ferroviaires Etatiques ont confié le Matériel Roulant requis par le RUC.
- Le Cadre de Tarification du RUC est une condition essentielle du financement par fonds privés de la construction et exploitation de la Liaison Fixe, sans lequel cet investissement n'aurait pas pu être réalisé. Le Cadre Tarifaire du RUC fournit une prévisibilité sur le long terme à toutes les EFs, et garantit des réductions annuelles dans les péages unitaires (1.1% en dessous de l'inflation).
- Les prévisions de trafic fournies par les Réseaux Ferroviaires Etatiques en 1987 affichaient des volumes annuels de trafic Ferroviaire Voyageurs démarrant à 16.5 millions de passagers (Mpax) et de trafic Fret Ferroviaire de 7.3 millions de tonnes (Mt) en 1993, s'accroissant ensuite vers 20Mpax et 10Mt par an en 2000. Comme ces prévisions de trafic ont servi à établir le péage unitaire par passager et par tonne de fret du RUC, et leurs volumes n'ont jamais été réalisés, elles conduisent à des péages considérablement inférieurs à ceux requis pour permettre la pleine couverture de l'investissement des Concessionnaires pour la construction de la Liaison Fixe, offrant ainsi des conditions extrêmement avantageuses pour les usagers ferroviaires.
- La structure tarifaire définie par les articles 7 à 10 du RUC (voir ci-dessous) comprend des «Charges d'Utilisation» par unité de trafic destinées à la juste rémunération de l'investissement initial pour la construction de la Liaison Fixe (habituellement nommées Redevances de Recouvrement de l'Investissement ou IRC), et des «Contributions aux Coûts d'Exploitation» visant au recouvrement des coûts d'exploitation, maintenance et renouvellement du Réseau Ferroviaire (traduites en Redevances d'Exploitation, Entretien et Renouvellement ou OMRC), assorties de procédures de vérification et audit permettant d'assurer la bonne certification et application d'un système d'allocation des coûts.

- Au-delà du mécanisme bénéfique d'indexation, le péage par passager offre une réduction considérable des redevances d'accès pour le développement de nouveaux services durant la phase sensible de montée en charge du taux de remplissage, facilitant ainsi l'entrée sur le marché de nouveaux services et opérateurs transmanche.
- Le RUC n'est pas un contrat exclusif à une Entreprise Ferroviaire particulière et constitue par conséquent une garantie forte de prévisibilité et d'ouverture d'accès à long terme du Réseau Ferroviaire de la Liaison Fixe pour toutes les Entreprises Ferroviaires, présentes et à venir, qu'elles soient historiques ou nouveaux entrants.
- En 2001, SNCF & BRB ont initié une procédure d'arbitrage RUC dénonçant un non-respect par Eurotunnel d'obligations de transparence et de système de répartition des coûts. En 2005, la sentence du Tribunal arbitral a rejeté ces demandes et confirmé le respect par Eurotunnel de ses obligations de transparence par la fourniture de budgets et certificats annuels et la coopération dans les vérifications et audits, et son application correcte d'un système adéquat pour l'allocation des Coûts d'Exploitation du Lien Fixe au Réseau Ferroviaire, tout en rejetant tous les nouveaux principes de répartition des coûts réclamés par les Réseaux.
- Eurotunnel a publié annuellement après consultation depuis 2007 son Document de Référence du Réseau, miroir annuel du Cadre Tarifaire et du Cadre Juridique du RUC, offrant des conditions d'accès transparentes et non-discriminatoires à toutes les Entreprises Ferroviaires en conditions de concurrence, conformément aux Directives CE et Règlements Binationaux.

La publication de la synthèse ci-dessus portant sur des structures tarifaires est strictement destinée à des fins d'information. Cette publication ne peut faire naître de droits au profit de particuliers ou organisations.