

ETICA-Pax: Eurotunnel Incentive for Capacity Additions

Système d'aide au développement de nouveaux services Ferroviaires Voyageurs Transmanche

Conditions Générales ETICA-Pax

1. OBJECTIFS D'ETICA-PAX

Eurotunnel croit fortement au potentiel de développement du trafic ferroviaire de voyageurs à travers le Lien Fixe Transmanche, grâce aux atouts fondamentaux de vitesse, commodité et confort inhérents aux trains de voyageurs à grande vitesse, combinés aux avantages inégalés de sécurité, efficacité, et valeur ajoutée du Lien Fixe pour l'effacement de l'obstacle naturel de la Manche, aboutissant ainsi au mode de transport évident pour le voyage UK-Continent respectueux de l'environnement. Au-delà des dessertes traditionnelles et dynamiques de Londres-Paris et –Bruxelles, le marché ferroviaire Transmanche de voyageurs offre des opportunités majeures de développement de nouvelles dessertes directes compétitives vers des destinations entre 4 et 6 heures de trajet, comptant parmi les plus grands marchés aériens européens (entre Londres et Amsterdam, Cologne/Francfort, Genève, réunissant plus de 10 millions de voyageurs aériens annuels).

Dans la poursuite des efforts et réalisations accomplis pour la mise en place de l'open access pour les services ferroviaires internationaux de voyageurs à travers l'Europe et l'application croissante des normes d'interopérabilité, des efforts additionnels de coopération entre les Autorités nationales et les acteurs ferroviaires sont requis afin de résoudre les barrières puissantes au développement de nouveaux services (contrôles de sûreté & frontaliers efficaces, autorisation du matériel roulant, investissements d'interopérabilité, amélioration de l'accès aux gares...). Eurotunnel estime que les conditions essentielles se réunissent progressivement pour permettre le développement de nouveaux services ferroviaires directs entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale, d'autant plus en cas de politiques volontaristes des gouvernements pour des mobilités et frontières efficaces et un report modal écologique vers le rail.

ETICA-Pax est un système d'aide financière au développement de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs. Il repose sur l'article 33.3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21/11/2012 définissant les conditions selon lesquelles les gestionnaires d'infrastructures peuvent encourager, pour des flux de circulation déterminés, le développement de nouveaux services ferroviaires par un système d'aides limitées dans le temps et ouvert à toutes les entreprises ferroviaires.

Le double défi pour un opérateur ferroviaire montant un projet de nouvelle desserte consiste d'abord à couvrir les investissements lourds en équipements de longue durée (trains et gares) pendant une phase de durée indéterminée d'autorisations complexes des autorités de sûreté et régulateurs de sécurité (risque de réalisation), puis ensuite à réussir des montées en charge de l'offre et de la demande aussi rapides et rapprochées que possible jusqu'à la masse critique assurant l'équilibre économique des capacités mises en production (risque de démarrage). Ainsi l'opérateur fait face au défi d'un investissement commercial cumulé, avec les frais de développement jusqu'au lancement, puis les pertes opérationnelles sur ses capacités invendues durant la période vulnérable de montée en charge du volume, constituant ensemble une barrière dissuasive à l'entrée sur le marché de nouveaux services. Eurotunnel est déterminé à aider à la réussite des opérateurs ferroviaires dans le défi de franchissement des barrières externes au développement des dessertes. Eurotunnel a conçu l'aide au démarrage ETICA-Pax pour réduire le coût de création de nouvelles dessertes, et récompenser les entreprises ferroviaires de manière croissante avec leurs efforts de développement du marché, par une nouvelle offre de dessertes et capacités venant améliorer la mobilité et l'efficacité économique et environnementale, conformément à la finalité des directives ferroviaires et aux objectifs des gouvernements.

Conçu dans un esprit de partenariat gagnant-gagnant entre Eurotunnel et les opérateurs ferroviaires, le système d'aides ETICA-Pax réduit les risques pour les opérateurs et améliore leurs perspectives de retour sur le développement de nouvelles dessertes, tout en générant des retours futurs pour Eurotunnel par la perspective de volumes additionnels avec la formule établie de péage unitaire du Lien Fixe Transmanche. Par conséquent, ce système est fondé sur le principe d'ordre supérieur que l'aide aux projets est consentie sous condition stricte que tout nouveau service devra générer un apport net de volumes futurs de voyageurs au niveau existant de prix d'accès, assurant ainsi la certitude des contreparties escomptées de la contribution financière d'Eurotunnel.

ANNEXE 8

Comme le ratio de péages d'accès sur investissements non subventionnés est inférieur pour le Lien Fixe Transmanche que pour les réseaux nationaux, il serait concevable que les réseaux ferroviaires nationaux consentent le même effort pour accroître le trafic ferroviaire.¹

2. PRINCIPES DU SYSTEME

Le système ETICA-Pax repose sur le versement par Eurotunnel au candidat retenu d'une aide financière ponctuelle et limitée dans le temps, en contrepartie de la création par une entreprise ferroviaire d'un nouveau service ferroviaire empruntant le Lien Fixe Transmanche, distinct des services existants.

Ce mécanisme s'applique de manière transparente en parallèle (et sans le modifier) du système de tarification de l'utilisation du Lien Fixe Transmanche tel que décrit dans le Document de Référence du Réseau et conçu pour une application permanente, par opposition au système ETICA-Pax qui est d'application ponctuelle, non reconductible et dont la finalité est le seul développement de nouveaux services pour des dessertes et marchés voyageurs déterminés.

En conformité avec les dispositions précitées de la directive 2012/34/UE, ce système est ouvert à toutes les entreprises ferroviaires (EFs) qui en font la demande et acceptent ses conditions et dont le projet répond aux critères de sélection ci-après décrits.

3. DUREE

Le système ETICA-Pax est conçu pour de nouveaux services voyageurs devant être lancés jusqu'au 31/12/2024 (date de démarrage de services commerciaux réguliers), sous réserve des dispositions de l'article 6.6 ci-dessous. Le système est formellement proposé et ouvert à candidatures annuellement pour les services lancés durant un horaire de service donné moyennant la publication de Conditions Générales référencées en Annexe au Document de Référence du Réseau pour l'horaire de service correspondant. Eurotunnel ne prend aucun engagement et n'a aucune obligation de lancer des appels ETICA-Pax ultérieurs (ni tout autre mécanisme d'aide modifié) pour des périodes au-delà de celles pour lesquelles des Conditions Générales sont référencées dans les publications annuelles de son Document de Référence du Réseau, et les entreprises ferroviaires sont invitées à postuler le plus tôt possible aux aides ETICA-Pax pour contribuer au développement et lancement de nouveaux services dans le cadre du présent appel à projets.

4. CRITERES APPLICABLES AU CANDIDAT

Ce système est ouvert aux entreprises ferroviaires ayant demandé ou obtenu des autorisations réglementaires nécessaires à l'accès aux infrastructures concernées (licence et certificats de sécurité). Ces conditions générales d'accès, en ce qui concerne la Liaison Fixe Transmanche (LFT), sont présentées dans le Document de Référence du Réseau Eurotunnel² dont les entreprises ferroviaires sont invitées à prendre connaissance. La candidature à l'aide ETICA-Pax est ouverte sans discrimination à toutes les entreprises ferroviaires qui souhaitent participer au développement de nouveaux services ferroviaires voyageurs transmanche et s'engagent à accepter les conditions de tarification et d'accès LFT et à respecter les principes et conditions de fonctionnement du système.

Le dossier de candidature est soumis par l'entreprise ferroviaire destinée à réserver et utiliser les capacités dans le Lien Fixe et régler ultimement les péages correspondants, qui sera liée à Eurotunnel par les conditions contractuelles d'accès, et à qui sera versée toute aide ETICA-Pax éventuelle.

Lorsque le risque de remplissage sur l'ensemble des capacités du service est entièrement pris en charge par un autre partenaire commercial, ce développeur pourra être pleinement impliqué dans la préparation du dossier de candidature, et obtenir un accès transparent à toutes les informations relatives au dossier ETICA-Pax, y compris les informations sur les montants d'aide versés pour cette desserte. Dans tous les

¹ L'attribution de réductions par d'autres GIs n'est ni une condition, ni un critère du système ETICA.

² Le Document de Référence du Réseau Eurotunnel est disponible sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.getlinkgroup.com/fr/groupe-Eurotunnel/Réseau-Ferroviaire-Eurotunnel/>

cas, la relation contractuelle d'Eurotunnel demeure strictement avec le détenteur du sillon LFT exploitant les services ferroviaires dans le Lien Fixe, et il appartient le cas échéant à l'entreprise ferroviaire et à ses partenaires de prévoir entre eux les conditions contractuelles pouvant les lier sur ce projet de lancement de desserte.

5. CRITERES APPLICABLES AU PROJET & DETERMINATION DE L'AIDE³

5.1 Fréquence et capacité additionnelle du nouveau service

Le critère principal de détermination de l'aide ETICA-Pax est basé sur la fréquence et capacité quotidienne additionnelle du nouveau service ferroviaire transmanche. Cette fréquence est déterminée en allers-retours supplémentaires nets par jour et donne lieu à la détermination du montant potentiel de l'aide, avant application des autres critères. Ceci constitue le meilleur indicateur primaire représentant le potentiel de génération de volumes de voyageurs.

5.2 Création de trafic et nouveauté du service (ou « création nette »)

Le système d'aide ETICA-Pax est destiné spécifiquement à la création de nouveaux services directs visant à satisfaire des marchés nouveaux pour le Lien Fixe Transmanche, nécessitant des efforts particuliers d'investissement, et développement réglementaire et commercial.

Ce système d'aide au développement de nouveaux services ne s'adresse pas aux dessertes et marchés ferroviaires établis existant dans le Lien Fixe Transmanche (ou ayant déjà fait l'objet d'une aide ETICA-Pax pour laquelle la période de montée en charge a déjà expiré), y compris pour des dessertes réorganisées avec variations d'itinéraire, hub, mode d'exploitation, marque, ou opérateurs, et notamment pour toute desserte précédemment créée, puis retirée, puis relancée par un candidat identique ou distinct, dès lors que ces dessertes s'adressaient à des marchés identiques ou substituables. Dans le cas où une desserte candidate à l'aide ETICA-Pax comprend une combinaison de marchés/flux de voyageurs nouveaux et existants (ou s'accompagne de réductions de capacité sur une desserte similaire/substituable), un coefficient d'abattement sera appliqué par Eurotunnel afin d'appliquer l'aide à la création nette de trafic ferroviaire voyageurs LFT uniquement. Ce critère de nouveauté ou création nette de marchés et services fera l'objet d'une vérification des flux réels avec l'aide des déclarations de l'entreprise ferroviaire, qui devra coopérer pleinement avec les demandes d'information et/ou d'audit d'Eurotunnel.

En ligne avec les directives ferroviaires, et de manière à assurer l'application du principe de non-discrimination, l'aide ETICA-Pax est également accessible à tous les opérateurs ferroviaires pour les ajouts de fréquences sur de nouvelles dessertes récentes durant la période de montée en charge du marché (mais de la même manière, uniquement pour celles apportant un ajout net de trafic au Lien Fixe pour ces marchés nouveaux), et dans ce cas le montant de l'aide est déterminé sur la base de la nouvelle création nette de capacités (réduite le cas échéant en proportion des flux détournés, substitués ou existants).

L'aide ETICA-Pax vise en principe les nouvelles dessertes directes, signifiant ici les dessertes en «tout-direct» n'exigeant pas la descente des voyageurs du train à mi-parcours pour des contrôles frontaliers ou de sûreté dans une gare d'escale ou «hub». Cependant, à titre de première étape potentielle en vue de l'introduction future de services directs, une aide appréciable pourra être apportée au lancement de dessertes «semi-directes» ou avec «arrêt dédié», pour lesquelles un ou les deux sens du trajet sont exploités par «correspondance dédiée» via un «hub», nécessitant la descente temporaire des voyageurs du train à mi-parcours pour des contrôles frontaliers ou de sûreté dans une gare d'escale, avant de rejoindre le même train à la même place. Le concept de «hubbing» dégrade l'attractivité, compétitivité et viabilité des services de voyageurs à grande vitesse, et par conséquent Eurotunnel ne recommanderait pas le recours à ce mode d'exploitation hormis pour des phases intérimaires de durée limitée, visant au développement de modes de contrôle alternatifs et efficaces avec les autorités compétentes et gestionnaires de gares (NB : aucune aide n'est offerte pour les correspondances classiques avec changement de train, qui peuvent être assurées par les voyageurs par leurs propres moyens, et ne constituent pas une nouvelle offre directe de capacités).

³ Le narratif de cet Article 5 fournit une description des principes guidant les critères ETICA spécifiés dans l'Annexe, sans nullement constituer un jeu de critères supplémentaires ni de conditions cumulables avec celles établies dans l'Annexe. De surcroît, aucun des critères décrits dans cet Article 5 n'opère comme une clause de rétention exigeant le remboursement d'aides déjà versées.

5.3 Disponibilité réelle

Le montant d'aide ETICA-Pax versé est calculé en tenant compte des capacités effectivement produites par l'entreprise ferroviaire (et non pas uniquement sur la base des capacités planifiées). Le montant de l'aide ETICA-Pax est basé sur la création nette de capacités offertes sur le nouveau marché (NB : sous réserve de l'application des autres critères). Si un nouveau service circule avec une offre réduite de capacités (globales ou offertes sur le nouveau marché), le montant de l'aide ETICA-Pax est réduit en fonction du trafic effectivement exploité (NB : évaluation réalisée par année calendaire, sous réserve de l'application des autres critères). Si un lancement de desserte prévu ne se réalise pas dans les faits, aucune aide ETICA-Pax n'est versée.

5.4 Pérennité du service

Le système d'aide ETICA-Pax s'adresse aux projets de lancement de dessertes et de capacités prévus pour une exploitation continue et permanente sur la durée (pex. dix ans). De ce fait l'opérateur du service s'engage sur le fait que, hormis variations majeures et imprévues de circonstances, il juge être en mesure d'exploiter la desserte de manière viable sur la durée après la période initiale de montée en charge de la capacité et la demande, et ne dépend pas pour sa survie de subventions ou aides prolongées, ni de variations spéculatives d'un ou plusieurs facteurs économiques ou commerciaux (hormis la réalisation d'un objectif raisonnable de taux de remplissage, dont il assume également la pleine responsabilité). En particulier, l'opérateur reconnaît le caractère strictement forfaitaire et non-renouvelable de l'aide ETICA-Pax pour une desserte donnée, et déclare ne pas dépendre de l'aide ETICA-Pax pour rentabiliser sa desserte au-delà de la période initiale de lancement des services, compte-tenu du niveau et mécanisme existants de tarification du Lien Fixe Transmanche, et en considération des tarifs existants des gestionnaires d'infrastructures nationaux pertinents. De même l'opérateur assume sa pleine responsabilité en cas de non réalisation des prévisions de son plan d'affaires, ou de contre-performance, réduction ou retrait de ses services quel qu'en soit le motif.

En contrepartie de cet engagement fondamental, en cas de réduction ou retrait de dessertes durant ou après la période de montée en charge du service, Eurotunnel n'exige pas le remboursement des aides déjà versées pour des années calendaires d'exploitation antérieures, mais cessera immédiatement de verser toute aide à partir du moment où le service est réduit ou interrompu. Par ces modalités, le système ETICA d'encouragement à la création de dessertes, qui vise à abaisser les barrières à l'entrée sur le marché, est également conçu pour éviter de créer des barrières à la sortie, réduisant ainsi le risque commercial pour l'opérateur.

5.5 Création de marchés et complexité de la desserte

Le système d'aide ETICA-Pax vise à récompenser les efforts des opérateurs pour développer de nouveaux marchés, et offre pour cela une aide accrue pour tenir compte des difficultés et investissements accrus inhérents aux dessertes avec temps de trajet étendus et gares supplémentaires permettant d'étendre les marchés transmanche desservis.

5.6 Critères géographiques

Un appel à candidature ETICA-Pax pour une période pluriannuelle donnée définit des dessertes et marchés géographiques ciblés pertinents aux services ferroviaires de voyageurs. Dans une optique d'écoute des besoins des Clients et des opportunités du marché, Eurotunnel se réserve le droit de compléter à tout moment la liste de nouveaux marchés et dessertes éligibles pour ses appels à candidature à l'aide ETICA-Pax en cours ou futurs. Dans ce cas Eurotunnel publiera une mise à jour de l'annexe précisant les modifications ou ajouts de dessertes admissibles.

6. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE VERSEMENT DE L'AIDE

Durant la mise en œuvre des processus de candidature et de certification, le rôle de l'entreprise ferroviaire est de fournir des informations complètes et exactes permettant à Eurotunnel de calculer les montants prévisionnels et réalisés de l'aide payable en application de l'Annexe ETICA, tandis que le rôle d'Eurotunnel est de déterminer les montants potentiels puis réels de l'aide à régler en application de l'Annexe ETICA, sur la base des informations fournies par l'entreprise ferroviaire.

6.1 Modalités de dépôt du dossier

L'entreprise ferroviaire établit pour chaque projet de desserte un dossier de candidature déclarant les informations suivantes :

- a) déclaration formelle d'acceptation des conditions d'accès au Lien Fixe et CG ETICA,
- b) présentation de l'entreprise ferroviaire et de ses partenaires opérationnels et commerciaux sur le projet de desserte,
- c) description du projet de desserte (itinéraire, terminaux de départ et d'arrivée et gares d'arrêts intermédiaires, horaires, capacité, temps de trajet, mode d'exploitation, offre commerciale, etc.),
- d) description du plan d'affaires (calendrier, investissements, péages d'accès aux infrastructures, aides obtenues de tiers, objectifs de taux de remplissage, prévision de montée en charge, évolutions futures attendues pour la desserte, niveau stabilisé estimé à maturité, etc.),
- e) description des marchés cible (tailles et parts de marchés, volume attendu par gare d'origine/destination, estimations d'abstraction d'autres marchés et dessertes), accompagnée d'une déclaration formelle de nouveauté estimé et de report modal vers le rail (création nette de volume),
- f) description des contraintes opérationnelles & barrières (avec quantification des limites & surcoûts opérationnels & impact commercial associés),
- g) déclaration formelle de l'entreprise ferroviaire sur la viabilité économique et pérennité du service.

Les dossiers de candidature sont communiqués le plus tôt possible au Directeur du Réseau Ferroviaire qui les instruit dans le strict respect de ses obligations de confidentialité couvrant les dossiers commerciaux des entreprises ferroviaires. L'entreprise ferroviaire peut déposer sa demande à tout moment avant le démarrage effectif du service. Un dialogue s'engage entre Eurotunnel et le candidat pour assurer la bonne compréhension du dossier et, dans le cas où un dossier de candidature soumis est incomplet, l'entreprise ferroviaire doit soumettre un dossier complet au plus tard trois (3) mois après le lancement de la desserte (délai de rigueur après lequel Eurotunnel peut rejeter toute demande).

6.2 Modalités de contractualisation

Eurotunnel instruit les dossiers de candidature sous un délai d'un mois à compter de la réception du dossier complet. A l'issue de ce délai d'instruction, une décision de principe est communiquée par Eurotunnel, sous réserve du lancement effectif de la desserte selon le dossier soumis, et des vérifications ultérieures de l'exactitude des informations déclarées par rapport au trafic réel.

Lorsque l'entreprise ferroviaire est en mesure de confirmer fermement le lancement de la desserte (avec réservation de capacités LFT sur base des horaires définitifs), l'attribution ETICA est formalisée dans un accord précisant notamment les engagements de l'entreprise ferroviaire en termes de nouveaux services créés, de conformité avec les déclarations du dossier de candidature, et de certification et vérification ultérieures, et l'engagement d'Eurotunnel sur le montant ETICA attribué sous réserve des vérifications ultérieures de l'exactitude des informations déclarées par rapport au trafic réel.

6.3 Modalités de vérification

L'opérateur ferroviaire fournit des certificats provisionnels mensuels de trafic transporté (trains et voyageurs par destination), détaillant les services nouveaux et existants.

A l'issue de chaque année calendaire (et avant le 31 mars de l'année suivante), l'entreprise ferroviaire établira un certificat annuel déclarant le trafic effectivement réalisé sur chaque desserte bénéficiaire d'ETICA, et confirmant la part de trafics nouveaux LFT (trains et voyageurs) créés par la nouvelle desserte et de trafics existants LFT (trains et voyageurs) réduits, ou abstraits sur des dessertes existantes (accompagnés des éléments d'information compris dans les critères ETICA-Pax listés dans l'Annexe et présentées dans le dossier de l'opérateur).

Eurotunnel pourra raisonnablement demander à l'entreprise ferroviaire de lui fournir des documents et informations supplémentaires en vue de vérifier l'exactitude des certificats soumis par celle-ci. Eurotunnel pourra également procéder à un audit indépendant des certificats, informations et systèmes employés par

ANNEXE 8

l'entreprise ferroviaire pour établir ses déclarations⁴. L'entreprise ferroviaire devra coopérer pleinement avec ces procédures de vérification. A défaut d'informations adéquates et précises permettant de documenter avec fiabilité le volume net de trafic généré par la nouvelle desserte, Eurotunnel pourra être amené à établir sa propre estimation (sur la base des informations disponibles) des trafics nouveaux effectivement apportés par cette desserte, pour l'ensemble des périodes considérées.

L'échéance limite absolue pour la soumission des Certificats ETICA pour une période donnée est 12 mois après la fin de l'année calendaire considérée, après laquelle tout paiement potentiel d'aide ETICA pour la desserte et période correspondante est forclo.

6.4 Modalités de versement

Le versement de l'aide par Eurotunnel se déroule annuellement après chaque année calendaire d'exploitation échue, le montant global de l'aide étant réparti dans le temps selon l'échéancier de phasage précisé dans le barème (partie D).

A l'issue du processus de certification et vérification des déclarations de trafic de l'entreprise ferroviaire, Eurotunnel communiquera à l'entreprise ferroviaire par écrit son calcul du montant de l'aide ETICA payable pour le trimestre considéré (y compris tout ajustement effectué par Eurotunnel), et émettra (s'il y a lieu) un avoir et le règlement correspondant à l'entreprise ferroviaire. En aucun cas l'entreprise ferroviaire ne peut effectuer ses propres déductions des règlements de péages à Eurotunnel, une telle auto-déduction constituant un manquement grave aux conditions ETICA.

Les versements sont subordonnés à l'exactitude des déclarations effectuées par l'entreprise ferroviaire, et à l'entière coopération de l'entreprise ferroviaire avec les modalités de vérification. Tout différend entre les parties portant sur le montant réel de l'aide payable, y compris contestations de l'exactitude des informations sur lesquelles il est basé, pourra être soumis (après efforts raisonnables de conciliation) à une mission d'expertise comptable pour conclusion définitive⁵.

6.5 Retrait ou suspension du bénéfice de l'aide

En cas de manquement persistant du bénéficiaire à ses obligations pendant la durée de l'opération, et après mise en demeure restée sans effet, Eurotunnel maintient le droit de retirer ou de suspendre l'aide ETICA correspondante sans aucune forme d'indemnité

6.6 Dispositions diverses

Le système d'aide ETICA est conçu comme une réduction sur les redevances d'accès ferroviaires voyageurs escomptées par Eurotunnel des nouvelles dessertes sur la base de son système et niveau de péages existants. Le système ETICA-Pax est ainsi établi comme un partenariat fort basé sur le respect mutuel des modèles économiques respectifs et la récompense des efforts partagés pour le développement du marché ferroviaire transmanche.

Le système d'aide ETICA est appliqué de manière transparente et séparée des barèmes du Document de Référence du Réseau d'Eurotunnel dont il ne modifie nullement l'application.

Le système d'aide ETICA correspond à une initiative volontaire d'Eurotunnel qui maintient le droit de le supprimer, suspendre ou modifier sans préavis, en particulier dans l'éventualité de changements significatifs de circonstances ou d'effets inattendus.

Les présentes conditions générales ainsi que l'accord auquel elles s'incorporent (cf. 6.2 ci-dessus) sont régies par le droit français. Tout différent qui en résulterait sera traité de manière amiable. En cas de persistance du désaccord, les parties conviennent de soumettre le litige à la compétence exclusive des juridictions françaises. Les présentes conditions sont établies en langue française et anglaise. En cas de contradiction, la version française prévaudra.

7. CONTACT

Le point de contact pour toute information sur le plan ETICA-Pax est le Directeur du Réseau Ferroviaire (coordonnées disponibles dans le Document de Référence du Réseau Eurotunnel)

⁴ Audit selon les modalités prévues par l'Article 8.1 de la Convention d'Utilisation (ou toutes autres modalités de vérification convenues entre les parties, telles qu'une mission de vérification menée par une des parties dans les locaux de l'autre partie, pendant les heures normales d'ouverture, et sous préavis de 20 jours ouvrables).

⁵ Expertise comptable selon les modalités prévues par l'Article 8.3 de la Convention d'Utilisation.

ETICA-Pax: Eurotunnel Incentive for Capacity Additions

Système d'aide au développement de nouveaux services Ferroviaires Voyageurs Transmanche

Barème & Critères spécifiques de l'appel à projets ETICA-Pax 2018 (Annexe 1 aux Conditions Générales)

A. Fréquence et capacité additionnelle du nouveau service (cf. ETICA Conditions Générales par. 5.1)

A	ETICA critères –Fréquence & Capacité Additionnelles	Nouvelle desserte offerte	Aide ETICA Ajustement
A1	Montant de l'aide au démarrage ETICA (montant nominal indicatif maximal avant ajustements, ponctuel & non-renouvelable, basé sur une capacité unitaire de 100 sièges par train, disponibilité 100%, 364 jours/an, soumis aux autres critères, à la réalisation & conformité aux CG, exprimé en euros combinés au taux de 1.20€/£)	1 ar/jour (un service aller-retour quotidien)	550 000 EUR (cinq cent cinquante mille euros) 275 kEUR +229 kGBP
A2	Ajustement pour la fréquence réelle offerte (trains exploités par semaine ou trains exploités par année pleine)	N trains/an N trains/semaine	x N/364/2 x N/7/2
A3	Ajustement pour la capacité réelle par train (capacité en sièges par train, ou places par train inc. fauteuils roulants/PRM)	S sièges/train	x S/100
A4	Ajustement pour capacité offerte sur nlle destination (quota de sièges par train pour passagers transmanche sur les nouvelles destinations, effectivement exploités, offerts à la vente & commercialisés, lorsque la capacité du train est partagée entre destination nlle et existante)	% sièges sur nlleDest (Sn) vs. total (Stt)	x Sn/Stt

Notes:

- A1: Eurotunnel bénéficie du volume additionnel de passagers transportés, et donc de la fréquence de service offerte.
- A2: Eurotunnel bénéficie du nombre de trains réellement exploité, et donc incite les EFs à une utilisation élevée du sillon LFT.
- A3: Eurotunnel bénéficie du volume accru de passagers, donc récompense l'offre accrue de sièges (trains à grande capacité).
- A4: Eurotunnel générera un accroissement de revenus avec le gain net de voyageurs vers la nouvelle destination, et donc sur la capacité offerte sur les destinations et marchés nouveaux.

B. Création de trafic et nouveauté du service (ou «création nette») (cf. ETICA CG. par. 5.2)

B	ETICA critères – Création de Trafic & Nouveauté	Nouvelle desserte offerte	Aide ETICA Ajustement
B1	Ajustement pour réduction/remplacement de Dessertes (lorsque la nouvelle desserte remplace des services existants sur une destination identique ou substituable – sans duplication si traité par A4)	remplaçant Nr trains/an ou Cr sièges/an	x(Nn-Nr)/Nn or x(Cn-Cr)/Cn
B2	Ajustement pour abstraction/déplacement de Trafic (lorsque la nouvelle desserte transporte des volumes existants de voyageurs transmanche sur un marché identique ou substituable – sans duplication si traité par A4, B1)	déplaçant Pa pax/an ou Ca sièges/an	x(Pn-Pa)/Pn or x(Cn-Ca)/Cn
B3	Ajustement pour dessertes indirectes (service direct signifiant que les voyageurs ne descendent pas du train du départ jusqu'à l'arrivée / arrêt dédié signifiant que les voyageurs doivent descendre du train pour des contrôles en gare avant de rejoindre le même train / correspondance signifiant que les voyageurs doivent changer de train au cours du trajet – calcul pouvant être appliqué indifféremment en moyenne par aller-retour ou séparément par sens)	[Tout-] Direct (deux sens) Semi-Direct (direct+dédié) Arrêt Dédié (deux sens) Correspondance	x 100% x 75% x50% x 0%
B4	Ajustement pour desserte en tout-direct (lorsque l'EF investit pour réorganiser une desserte semi-directe en desserte directe, éliminant l'arrêt dédié pour contrôles – faits au départ/à bord/arrivée)	[Tout-] Direct (vs. semi-direct)	x 25% (en supplément aux 75% précéd.)

ANNEXE 8.1

C. Création de marchés et complexité de la desserte (cf. ETICA Conditions Générales par. 5.5)

C	ETICA critères –Création Marché & Complexité Desserte	Nouvelle desserte offerte	Aide ETICA Ajustement
C1	Ajustement pour Dessertes Longue Distance (lorsque l'opérateur s'efforce à développer de nouvelles dessertes vers des marchés plus distants, l'aide est accrue afin d'étendre les marchés transmanche desservis en direct – sur base des temps de trajet les plus rapides réalisables en service direct entre gares terminus)	≤2h 3h 4h 5h ≥6h (sans arrêt)	x50% x75% x100% x120% x140%
C2	Ajustement pour nouvelles gares additionnelles (lorsque l'opérateur s'efforce à développer de nouvelles dessertes vers de nouveaux marchés, en investissant dans de nouveaux arrêts commerciaux dans des gares ouvrant de nouveaux marchés de voyageurs transmanche desservis en direct – dans la mesure où les nouvelles gares créent de nouvelles combinaisons de marchés transmanche)	1 nlle Gare (gares desservies par 100% des nouv services)	+2% (par nouvelle gare, jusqu'à 4 nouvelles gares par nouvelle desserte)
C3	Ajustement pour nlle combinaison marchés régionaux (lorsque l'opérateur s'efforce à développer des dessertes directes sur de nouvelles combinaisons de marchés transmanche en ajoutant des arrêts dans des gares existantes – dans la mesure où l'arrêt dans une gare existante crée de nouvelles combinaisons de marchés UK-Continent – e.g. Londres-Nouvelle Destination avec arrêt commercial dans le Kent, ou Paris-Nouvelle Destination UK avec arrêt commercial à Lille)	Arrêt Régional	C2 x 1.5
C4	Ajustement pour dessertes permanentes toutes-saisons (lorsque l'opérateur s'efforce à maintenir une offre toutes-saisons – ou quasiment à l'année, hormis 10 semaines d'arrêt y compris annulations – plutôt qu'un service saisonnier limité concentré sur les saisons de pointe)	(semaines/an) ≥42/52 (≥80%) <42/52 (<80%)	x100% x80%

D. Critères Géographiques & phasage (cf. ETICA Conditions Générales par. 5.6)

Sous réserve des dispositions des articles 3 et 6.6 des Conditions Générales ETICA, l'appel à projets ETICA-Pax 2018 est ouvert aux nouvelles dessertes lancées (avec premiers voyages commerciaux) à partir de 2015 et avant le 31/12/2024. Lorsqu'une nouvelle desserte est lancée avec l'aide ETICA-Pax sur un marché donné, le système ETICA-Pax demeure ouvert à toute EF pour des ajouts de fréquences et capacités sur ce même marché pour un période de montée en charge des services de 5 années calendaires supplémentaires. Après cette période de montée en charge, il est considéré que les dessertes sur ce marché ont eu l'opportunité d'atteindre leur maturité, et ainsi le système d'aide est clos aux candidatures sur ce marché. L'appel à projets ETICA-Pax 2018 est désormais ouvert aux candidatures pour les **dessertes et marchés ferroviaires voyageurs** suivants:

D	Nouveaux Marchés et Services Ferroviaires Potentiels	Lancement Desserte	Ajouts Jusqu'à
D1	Londres-Lyon-Marseille	2015 (1/5/2015)	2020 (31/12/2020)
D2	Londres-Amsterdam	2018 (4/4/2018)	2023 (31/12/2023)
D3	Londres-Cologne-Francfort	TBC	TBC+5
D4	Londres-Genève	TBC	TBC+5
D5	Londres-Bordeaux	TBC	TBC+5
D6	Autres Nouveaux Marchés Trains de Voyageurs Transmanche (cette Annexe pourra être mise à jour en consultation avec les opérateurs souhaitant développer d'autres nouveaux marchés non-listés précédemment, dans quel cas cette liste serait modifiée et publiée)	TBC	TBC+5

ANNEXE 8.1

D-tous Phasage	Année 1 60% (au total pour une année pleine d'exploitation, ou trimestriel si année partielle) 1 ^{er} Trimestre exploité =20%, Q2 =20%, Q3 =10%, Q4=10%	Année 2 30% (répartition plate)	Année 3 10% (répartition plate)
-------------------	--	---	---

E. Barrière ou Evènement Exceptionnel de Marché

E	Services Ferroviaires Voyageurs impactés négativement par une barrière externe ou un choc exceptionnel du marché, susceptible d'être traité par une initiative ou investissement ponctuel de résolution
E1 Sommaire	• contribution strictement ponctuelle à une initiative de résolution, non-renouvelable, limitée à une durée d'un an maximum, et gérée de manière non-discriminatoire et transparente. • $\geq -5\%$ seuil de matérialité de l'impact négatif sur le marché (réduction de trafic) de la barrière/événement exceptionnel de marché pour causes externes (eg. choc de marché causant une chute durable de -5% sur la demande annuelle). • $\leq 15\%$ x coût total estimé de l'initiative ou investissement ponctuel de résolution proposé. • $\leq 25\%$ x bénéfice estimé pour Eurotunnel sur un an de l'initiative ponctuelle de résolution.
E2 Critères & Montant	Montant ponctuel spécifique à déterminer par Eurotunnel sur la base du dossier établi par l'EF, qui devra documenter l'impact sur le trafic de la barrière externe ou choc exceptionnel du marché à traiter, ainsi que le coût et les bénéfices estimés de l'initiative de résolution proposée. Le choc de marché ou barrière doit être d'origine externe (hors du contrôle de l'EF [y compris ses partenaires commerciaux & opérationnels] et d'ET), d'impact matériel (réduction de trafic au-delà de -5% en volume sur le marché/desserte impacté, en moyenne soutenue sur une période de 12 mois), ponctuel et exceptionnel (non pas une évolution cyclique de la demande ou variation saisonnière). L'initiative/investissement de résolution proposé doit être une mesure ponctuelle et unique, avec des perspectives crédibles de réussite pour restaurer (ou accélérer) les niveaux de trafic précédents (le dossier devra argumenter l'existence de perspectives raisonnables de résolution). Le montant de l'aide ETICA est conçu pour une contribution partielle au coût de l'initiative de résolution sur une base strictement ponctuelle et non-renouvelable (quel que soit l'impact réel de l'initiative), jusqu'à un maximum de 15% du coût total estimé de l'initiative ou investissement ponctuel de résolution, et sujet à un maximum de 25% du bénéfice estimé pour Eurotunnel sur un an de l'initiative.
E3 Conditions spécifiques	L'initiative de résolution sera ouverte à toutes les EFs intervenant sur le même marché ferroviaire impacté négativement par la barrière externe ou le choc exceptionnel du marché. Chaque initiative de résolution devra être gérée de manière non-discriminatoire, transparente et consultative en vue d'un bénéfice équivalent pour tous les opérateurs ferroviaires voyageurs affectés, et si nécessaire dirigée conjointement ou canalisée par l'intermédiaire d'un intervenant neutre participant dans l'initiative de résolution (eg. organisme de promotion du tourisme une campagne de relance du marché...). Le dossier ETICA comprendra un engagement des EFs à coopérer pleinement avec Eurotunnel afin de résoudre au plus tôt la barrière considérée en relation avec les tiers concernés (Autorités, GIs, EFs, autres acteurs du secteur ferroviaire...).
E4 Phasage paiement	Le règlement de l'aide intervient (et est conditionnée) sur la base d'une documentation confirmant la réalisation de l'initiative de résolution et des dépenses de l'EF conformément à son dossier d'origine, sous réserve de conformité aux conditions générales ETICA-Pax (ou le cas échéant, aux conditions particulières établies dans l'attribution ETICA, transparentes et accessibles à toute EF concernée)

L'application de l'aide ETICA-Pax pour les événements exceptionnels et barrières n'est pas cumulable avec l'aide ETICA-Pax aux nouvelles dessertes, sur une desserte ou marché ferroviaire donné.

Eurotunnel se réserve le droit de modifier ou compléter à tout moment la liste de marchés et dessertes éligibles pour ses appels à candidature ETICA en cours ou futurs (notamment en fonction de la consultation de candidats potentiels). Dans ce cas, Eurotunnel publiera une mise à jour du barème détaillant les marchés ou dessertes supplémentaires admissibles.

ANNEXE 8.2

(Annexe 3 de l'Avis ART-ORR 6/2/2020)

Le système d'aide ETICA-PAX - Exemples de calcul pour la détermination de l'aide

		Critère ETICA	Formule appliquée ²⁷
Fréquence & Capacité Additionnelles	Montant de l'aide au démarrage ETICA (montant nominal indicatif maximal avant ajustements, basé sur une capacité unitaire de 100 sièges par train, 364 jours/an)	A1	550 000 €
	Ajustement pour la fréquence réelle offerte (trains exploités par semaine ou trains exploités par année pleine)	A2 [N trains/an] [N trains/semaine]	x N/365/2 x N/7/2
	Ajustement pour la capacité réelle par train	A3 [S sièges/train]	x S/100
	Ajustement pour capacité offerte sur nouvelle destination (quota de sièges par train de passagers sur les nouvelles destinations, effectivement exploités, offerts à la vente & commercialisés, lorsque la capacité du train est partagée entre destination nouvelle et existante)	A4 [% sièges sur nlleDest(Sn) /total (Stt)]	x Sn/Stt
Création de Trafic & Nouveauté	Ajustement pour réduction/remplacement de dessertes – sans duplication si traité par A4 (lorsque la nouvelle desserte remplace des services existants sur une destination identique ou substituable. Par exemple, une entreprise ferroviaire qui exploitait auparavant un service hebdomadaire à destination X remplace ce service par un service quotidien à destination Y via X)	B1 [remplacement de N trains/an] [remplacement de Cr sièges/an]	x(Nn-Nr)/Nn x(Cn-Cr)/Cn
	Ajustement pour abstraction/déplacement de trafic – sans duplication si traité par A4 ou B1 (lorsque la nouvelle desserte transporte des volumes existants de voyageurs transmanche sur un marché identique ou substituable. Par exemple, une entreprise ferroviaire qui exploitait auparavant des services fréquents à la gare X1 commence également à exploiter un service direct à la gare X2 dans la même zone, créant ainsi un nouveau trafic, mais aussi un trafic abstrait à partir de X1).	B2 [déplacement de Pa passagers/an] [déplacement de Ca sièges/an]	x(Pn-Pa)/Pn x(Cn-Ca)/Cn

²⁷ n désigne la nouvelle offre et r ou a l'offre remplacée, le cas échéant

ANNEXE 8.2

	Ajustement pour dessertes indirectes – sans duplication si traité par A4 ou B1 ou B2 <i>(service direct signifiant que les voyageurs ne descendent pas du train du départ jusqu'à l'arrivée / arrêt dédié signifiant que les voyageurs doivent descendre du train pour des contrôles en gare avant de rejoindre le même train / correspondance signifiant que les voyageurs doivent changer de train au cours du trajet)</i>	B3 [Tout-] Direct Semi-Direct Arrêt Dédie Correspondance	x100% x 75% x 50% x 0%
	Ajustement pour desserte en tout-direct – sans duplication si traité par A4 ou B1 ou B2 <i>(lorsque l'EF investit pour réorganiser une desserte semi-directe en desserte directe, éliminant l'arrêt dédié pour contrôles – faits au départ/à bord/arrivée)</i>	B4 [Tout-] Direct (semi-direct)	x 25%
Création Marché & Complexité Desserte	Ajustement pour Dessertes Longue Distance <i>(lorsque l'opérateur s'efforce de développer de nouvelles dessertes vers des marchés plus distants– sur base des temps de trajet les plus rapides réalisables en service direct entre gares terminus)</i>	C1 ≤2h 3h 4h 5h ≥6h	x 50% x 75% x 100% x 120% x 140%
	Ajustement pour nouvelles gares additionnelles <i>(lorsque l'opérateur s'efforce de développer de nouvelles dessertes vers de nouveaux marchés, en investissant dans de nouveaux arrêts commerciaux)</i>	C2 1 nouvelle gare	+2% <i>(par nouvelle gare, jusqu'à 4 nouvelles gares)</i>
	Ajustement pour nouvelle combinaison marchés régionaux <i>(lorsque l'opérateur s'efforce de développer des dessertes directes sur de nouvelles combinaisons de marchés transmanche en ajoutant des arrêts dans des gares existantes – dans la mesure où l'arrêt dans une gare existante crée de nouvelles combinaisons de marchés UK-Continent – par ex. Londres-Nouvelle Destination avec arrêt commercial dans le Kent, ou Paris-Nouvelle Destination UK avec arrêt commercial à Lille)</i>	C3 Gare régionale	C2x1,5
	Ajustement pour dessertes permanentes toutes-saisons <i>(lorsque l'opérateur s'efforce à maintenir une offre toutes-saisons – ou quasiment à l'année, hormis 10 semaines d'arrêt y compris annulations – plutôt qu'un service saisonnier limité concentré sur les saisons de pointe)</i>	C4 ≥42/52 <42/52	x100% x 80%
Phasage	Année 1 = 60% (Q1=20% / Q2=20% / Q3=10% / Q4=10%)		
	Année 2 = 30% (Q1=7,5% / Q2=7,5% / Q3=7,5% / Q4=7,5%)		
	Année 3 = 10% (Q1=2,5% / Q2=2,5% / Q3=2,5% / Q4=2,5%)		

ANNEXE 8.2

Exemple 1 :

Calcul détaillé

Fréquence & Capacité Additionnelles	A1	A1=550 000 €
	A2 [N trains/semaine]	A2=14/7 = 2
	A3 [S sièges/train]	A3=1000/100 = 10
	A4 [% sièges sur newDest(Sn)/total(Stt)]	A4=100 %
Création de Trafic & Nouveauté	B1	N.A. (déjà traité par A4)
	B2	
	B3	
	B4	
Création Marché & Complexité Desserte	C1 4h	C1=100%
	C2 1 nouvelle gare	C2=2% (Amsterdam)
	C3 nouvelle gare régionale	C3=1 (aucune nouvelle gare régionale)
	C4 ≥42/52	C4=100%
Phasage	2019=[Année1] 20% (Q1)	
	2020=([Année1]20+10+10+[Année2]10) =47,5%	
	2021=([Année2]7,5+7,5+7,5+[Année3]2,5) =25%	
	2022=([Année3]2,5+2,5+2,5+[Fin]0) =7,5%	
TOTAL = 550 k€ x A2 x A3 x [A4 ou B1 ou B2 ou (B3 + B4)] x (C1 + C2 x C3) x C4 = 550 k€ x 2 x 10 x 102% = 11,22 M€		

Exploitation envisagée

Itinéraire	London- Amsterdam (nouveau service)
Fréquence	2 allers-retours quotidien
Arrêts	○ Londres- Amsterdam : service direct ○ Amsterdam-Londres : 1 arrêt à Bruxelles-Midi
Capacité théorique	500 sièges par unité simple
Train	Unité multiple de deux trains (1.000 sièges)
Date de lancement du service	1 ^{er} septembre 2019

ANNEXE 8.2

Exemple 2 :

Calcul détaillé

Fréquence & Capacité Additionnelles	A1	A1=550 000 €
	A2 [N trains/semaine]	A2=3/7 = 0,4285
	A3 [S sièges/train]	A3=500/100 = 5
	A4 [% sièges sur newDest(Sn)/total(Stt)]	A4=100 % (A4bis=80% si 20% de la capacité vise le trafic existant Londres-Lille)
Création de Trafic & Nouveauté	B1	N.A. (déjà traité par A4)
	B2	
	B3	
	B4	
Création Marché & Complexité Desserte	C1 5h30	C1=130%
	C2 1 nouvelle gare	C2=2% (Genève)
	C3 nouvelle gare régionale	C3=1 (aucune nouvelle gare régionale)
	C4 ≥42/52	C4=100
Phasage	2020=60%	
	2021=30%	
	2022=10%	
TOTAL = 550 k€ x A2 x A3 x [A4 ou B1 ou B2 ou (B3 + B4)] x (C1 + C2 x C3) x C4 = 550 k€ x 0,4285 x 5 x 1 x 132% = 1,555 M€ TOTAL (if A4bis=80%) =550 k€ x 0,4285 x 5 x 0,8 x 132% = 1,244 M€		

Source : ART/ORR

Exploitation envisagée

Itinéraire	Londres-Genève (nouveau service)
Fréquence	1 aller-retour Vendredi, Samedi et Dimanche
Arrêts	1 arrêt à Lille - Europe
Capacité théorique	500 sièges par unité simple
Train	Une unité simple (500 sièges)
Date de lancement du service	1 ^{er} janvier 2020