



DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

- HORAIRE DE SERVICE 2009 -

TABLE DES MATIERES

	Page
Page de Garde	1
Glossaire des termes	4
1 PREAMBULE	5
2 INFORMATIONS GÉNÉRALES	5
2.1 INTRODUCTION	5
2.2 DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU	6
2.3 STATUT DU DOCUMENT DE REFERENCE	6
2.3.1 Langue	6
2.3.2 Procédure de recours	7
2.3.3 Validité	7
3 CONDITIONS D'ACCÈS	7
3.1 LICENCE	7
3.2 SECURITE DANS LE TUNNEL SOUS LA MANCHE	8
3.3 SURETE	8
3.4 TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES	9
3.5 ASSURANCES	9
3.6 CONDITIONS COMMERCIALES GENERALES	9
3.6.1 Contrat d'Utilisation	9
3.6.2 Accord-cadre	9
4 INFRASTRUCTURE	10
4.1 DESCRIPTION	10
4.1.1 Tunnels ferroviaires	10
4.1.2 Centres de contrôle ferroviaire ("RCC")	11
4.1.3 Gabarits	11
4.1.4 Signalisation	11
4.2 MATERIEL ROULANT	11
4.2.1 Transport de marchandises	11
4.2.2 Transport de voyageurs	12
5 RÉPARTITION DES CAPACITÉS	12
5.1 PROCESSUS	12
5.2 CALENDRIER POUR LES DEMANDES DE SILLONS	12
5.2.1 Programmation de l'horaire de service	12
5.2.2 Calendrier pour les demandes en dehors de l'horaire de service établi	13
5.2.3 Horaire de service 2009	13
5.3 PROCESSUS DE REPARTITION	13
5.3.1 Processus de coordination	13
5.3.2 Processus de règlement des litiges	13
5.3.3 Suppression ou modification des sillons	14
5.4 CAPACITES POUR MAINTENANCE, RENOVATION ET AMELIORATIONS	14
5.5 MESURES PARTICULIERES A PRENDRE EN CAS DE PERTURBATIONS	14
5.6 REUNIONS D'ANALYSE DE LA PERFORMANCE COMMERCIALE ET OPERATIONNELLE	15
6 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES	15
6.1 CHARGEMENTS EXCEPTIONNELS	15
6.2 PRESTATIONS SUPPLEMENTAIRES	15
7 TARIFICATION	16
7.1 CADRE GENERAL	16
7.2 SYSTEME DE TARIFICATION APPLICABLE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES	17
7.3 SYSTEME DE TARIFICATION APPLICABLE AU TRANSPORT DE VOYAGEURS	18
7.4 MODALITES DE FACTURATION, DECLARATION ET VERIFICATION	18
8 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	19

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 - REGLES D'EXPLOITATION ET DISPOSITIONS RELATIVES AU MATERIEL ROULANT ET AU PERSONNEL DE BORD	20
ANNEXE 2 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT	22
ANNEXE 3 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES	27
ANNEXE 4 - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS	33

Glossaire des termes

EF	Entreprise ferroviaire – entreprise titulaire d'une licence, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise.
Eurotunnel	Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du Tunnel sous la Manche.
CIG	Commission Intergouvernementale – établie pour superviser, au nom des gouvernements britannique et français, l'exploitation du Tunnel sous la Manche.
Regroupement International	Toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres de la Communauté européenne.
Contrat d'utilisation	Accord passé entre le regroupement international ou l'entreprise ferroviaire et Eurotunnel, qui inclut toutes les dispositions administratives, techniques et financières pour la circulation des trains dans le Tunnel sous la Manche.
RCC	Centre de contrôle ferroviaire – contrôle/commande de tous les mouvements des trains dans le Tunnel.
RID	Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.
CUU	Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons.
Tunnel sous la Manche	Le terme utilisé dans le présent document désigne les tunnels ferroviaires et installations de la Liaison Fixe entre le Royaume-Uni et la France utilisés par les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux.
UIC	Union Internationale des Chemins de fer.

1 PREAMBULE

La publication par Eurotunnel de cette version 2009 du Document de Référence du Réseau fait suite à la transposition des directives dites du « Premier paquet ferroviaire » (directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE¹) au Tunnel sous la Manche. Cette transposition a été réalisée par le biais d'un règlement de la Commission Intergouvernementale, entré en vigueur le 25 janvier 2006 et ayant fait l'objet au Royaume-Uni du « *Channel Tunnel (International Arrangements) Order 2005* » entré en vigueur le 19 décembre 2005² et, en France, de la publication d'un décret du Président de la République, le 1^{er} mars 2006³.

2 INFORMATIONS GÉNÉRALES

2.1 Introduction

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 du Tunnel sous la Manche, aux fins de l'exploitation :

- de services de transports combinés internationaux de marchandises,
- de services de fret internationaux.
- de services de transports internationaux de voyageurs

Les regroupements internationaux disposent, en l'absence de réglementation contraire, d'un droit d'accès et de transit afin de fournir des prestations de services de transports internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent.

Eurotunnel, en qualité de gestionnaire de l'infrastructure du Tunnel sous la Manche, offre une infrastructure ferroviaire fiable, moderne et qui fait l'objet d'une maintenance de haut niveau afin de permettre une circulation efficace et fiable des trains entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale. Le Tunnel sous la Manche est conforme aux normes de l'UIC et fonctionne 24 heures sur 24 et 365 jours par an. Il fait en outre partie intégrante du Réseau Transeuropéen de Transport Ferroviaire conformément à la décision du Parlement Européen et du Conseil du 23/02/1996⁴.

Eurotunnel souhaite voir un développement important du trafic des trains de marchandises et de voyageurs entre la Grande-Bretagne et l'Europe Continentale. La capacité disponible dans le Tunnel permet un tel développement, notamment pour les trains dont la vitesse en tunnel est proche de 140 km/h. Eurotunnel invite donc tout regroupement international et toute entreprise ferroviaire désireux d'utiliser le Tunnel sous La Manche à prendre contact avec le Directeur du Développement Ferroviaire, point d'entrée unique entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires:

Eurotunnel, UK Terminal, PO Box 2000, Folkestone, Kent, CT18 8XY Royaume-Uni
Tél.: +44 1303 288615 / +33 3 21 00 63 85 / Fax: +44 1303 288609 / +33 3 21 00 65 58
Email : jean-pierre.ramirez@eurotunnel.com

Tous les regroupements internationaux et toutes les entreprises ferroviaires seront dans la suite de document dénommés sous le terme générique d' « entreprises ferroviaires »

¹ La directive 2007/58/CE modifiant la Directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires et la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, est en cours de transposition au Tunnel sous la Manche

² Adresse internet : http://www.opsi.gov.uk/si/si2005/ukxi_20053207_en.pdf

³ JORF n° 57 du 8 mars 2005, document n° 5

⁴ Décision 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, telle que modifiée par la décision n° 1346/2001/CE du Parlement Européen et du Conseil du 22/05/2001

2.2 Document de référence du réseau

Le présent document est publié conformément à l'Article 3 de la directive 2001/14/CE, et est désigné par le terme "document de référence du réseau". Il contient une description des règles, délais, procédures et critères généraux concernant le système de tarification et de répartition des capacités pour le transit dans le Tunnel sous la Manche des trafics ferroviaires de marchandises et de voyageurs. Sont également incluses les informations requises pour traiter une demande de sillons. Ces informations s'appliquent uniquement à l'utilisation du Tunnel sous la Manche, les autres documents de référence de réseau pouvant être obtenus auprès des autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire présents sur la ligne, notamment : -

France	www.rff.fr	"Document de référence du réseau ferré national"
Royaume-Uni	www.networkrail.co.uk	"Network Statement".

Eurotunnel a conclu en 1987 une Convention d'Utilisation avec British Railways Board (BRB) [Chemins de fer d'état britanniques] et la SNCF, en vertu de laquelle BRB et la SNCF ont droit, à tout moment et jusqu'en 2052, à 50% de la capacité du Tunnel sous la Manche, pour chaque heure et dans chaque sens, permettant de faire circuler tout train à travers le Lien Fixe. BRB et SNCF sont, de leur côté, notamment tenus de disposer de matériels, installations et capacités permettant l'exploitation de services ferroviaires internationaux de part et d'autre du Lien Fixe. Pour ce qui concerne le fret ferroviaire, BRB a décidé en 1997 de déléguer l'exécution de certains de ses droits et obligations à un opérateur unique issu de la privatisation de BRB, la société EWS. De ce fait, les opérateurs historiques EWS et SNCF se situent dans une position particulière, et les signataires de la Convention d'Utilisation sont tenus de respecter les termes de ce contrat jusqu'en 2052. Le document de référence du réseau Eurotunnel tient compte de l'existence de cette Convention d'utilisation, et a pour but d'offrir à tous les opérateurs des conditions d'accès équivalentes au Tunnel sous la Manche sans distorsion des conditions de concurrence.

Eurotunnel a annoncé le 23 octobre 2007 sa stratégie de relance du fret ferroviaire transmanche en « Open Access », rendue possible par une initiative d'efforts partagés de l'ensemble des partenaires transmanche (opérateurs fret, partenaires contractuels, gestionnaire infrastructure, gouvernements), comprenant la mise en place d'un mécanisme de soutien par le gouvernement britannique. Par conséquent, le document de référence du réseau Eurotunnel comprend depuis 2008 une grille tarifaire modifiée (voir annexe 3 « Barème de prix pour les trains de marchandises ») introduisant une nouvelle tarification compétitive et identique pour tous les opérateurs, ainsi qu'une description de mesures garantissant un libre accès réel et efficace pour tous les opérateurs (voir chapitre 6 « Prestations Complémentaires »)

2.3 Statut du document de référence

Le document de référence est un document d'information établi à l'intention des entreprises ferroviaires de transport de marchandises et de voyageurs ainsi que de toutes les parties intéressées.

Tout contrat d'utilisation ou accord-cadre conclu entre Eurotunnel et chaque entreprise ferroviaire est établi selon les principes définis dans ce document de référence.

2.3.1 Langue

Ce document est établi en langue française. Une traduction en langue anglaise est également disponible. En cas de contradiction entre les deux versions, le document en langue française prévaudra.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

2.3.2 Procédure de recours

Résultant du Traité de Cantorbery conclu entre les Etats français et britannique, la Concession du Tunnel sous la Manche octroie à Eurotunnel une liberté de tarification et de définition de sa politique commerciale dans le respect des règles nationales et communautaires de concurrence. Le Traité de Cantorbery prévoit également la création d'une Commission Intergouvernementale, chargée de représenter les Concédants (les Etats) dans leurs relations avec les Concessionnaires (Eurotunnel) ainsi que de superviser et faciliter l'exploitation du Tunnel sous la Manche.

Tout candidat souhaitant présenter un recours pourra en informer la Commission Intergouvernementale (CIG) dont les coordonnées sont les suivantes: -

France:

Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche
Ministère de l'Environnement, de l'Energie, du
Développement Durable et de l'Aménagement du
Territoire (MEEDDAT)
Tour Voltaire, 1 Place des Degrés
92055 Paris La Défense Cedex

Royaume-Uni:

IGC Secretariat
Office of Rail Regulation
One Kemble Street
London WC2B 4AN

2.3.3 Validité

La période de validité du document de référence est celle de l'horaire de service de l'année 2009, c'est-à-dire du 14 décembre 2008 au 12 décembre 2009.

Ce document est publié conformément à l'article 3 de la directive 2001/14/CE. Il est entendu que des changements considérés comme substantiels par Eurotunnel tels qu'un changement de cadre réglementaire, un investissement important ou une modification importante de la capacité disponible pourront donner lieu à une actualisation du document de référence.

Il est précisé, en outre, que les textes adoptés et entrés en vigueur postérieurement à la publication du document de référence du réseau sont applicables selon leurs propres modalités et sans qu'une actualisation ne soit requise.

3 CONDITIONS D'ACCÈS

Le droit d'accès sera accordé aux entreprises ferroviaires ou aux regroupements internationaux établis dans les Etats membres aux fins de la fourniture de services internationaux de transport ferroviaire. En vue de la conclusion d'un contrat d'utilisation, il sera requis de la part de l'entreprise ferroviaire candidate (ou le cas échéant, de l'entreprise ferroviaire tractionnaire qu'elle aura désignée pour assurer les opérations de traction transmanche) de se conformer aux exigences suivantes :

- obtenir auprès des autorités compétentes, et présenter à Eurotunnel, une licence ferroviaire
- obtenir auprès des autorités compétentes, et présenter à Eurotunnel, un certificat de sécurité
- prendre connaissance et se conformer aux règles de sûreté
- prendre connaissance et se conformer aux règles de transport des matières dangereuses
- obtenir et présenter à Eurotunnel une couverture d'assurances appropriée
- prendre connaissance et accepter les conditions générales d'utilisation du Tunnel sous la Manche

3.1 Licence

Une licence est requise pour assurer la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs conformément aux conditions énoncées dans la directive 95/18/CE⁵.

⁵ Directive 95/18/CE, telle que modifiée par les directives 2001/13/CE et 2004/49/CE

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Cette licence peut être obtenue auprès de n'importe quel Etat-Membre de la Communauté européenne. En France, le Ministère des Transports a compétence pour délivrer ces licences. En Grande-Bretagne, l'Office of Rail Regulation examine chaque demande et accorde la licence.

Les adresses des autorités nationales compétentes en Royaume-Uni et en France sont les suivantes :-

Grande Bretagne:

Licensing Team
Office of Rail Regulation
One Kemble Street
London WC2B 4AN

France:

Ministère de l'Environnement, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT)
Direction Générale des Infrastructures, des Transports, et de la Mer (DGITM)
Direction des infrastructures de transport
Arche Sud
92055 Paris La Défense Cedex

La licence est valable sur l'ensemble du territoire de la Communauté européenne. Les candidats à l'accès à l'infrastructure, déjà titulaires d'une licence ferroviaire obtenue dans un Etat-Membre, sont invités à se rapprocher de l'Office of Rail Regulation afin de prendre connaissance des autres exigences propres à la loi britannique.

3.2 Sécurité dans le Tunnel sous la Manche

Eurotunnel a mis en place des règles unifiées (couvrant les exigences propres à la France et au Royaume-Uni) qui permettent l'exploitation de services de transport ferroviaire dans le Tunnel sous la Manche en respectant un haut niveau de sécurité. Ces règles unifiées sont applicables à l'infrastructure du Tunnel sous la Manche dans son intégralité et sont constituées de règles d'exploitation, des dispositions relatives au matériel roulant et de dispositions relatives aux aptitudes physiques et professionnelles et à la formation du personnel de bord des trains. Une description générale de ces règles est jointe en **Annexe 1**. Eurotunnel assiste les entreprises ferroviaires souhaitant accéder au Tunnel dans la prise en compte de l'ensemble de ces règles dans leur exploitation.

Pour accéder au Tunnel sous la Manche, une entreprise ferroviaire doit posséder un certificat de sécurité comprenant d'une part une certification partie A délivrée par l'Autorité de sécurité de l'Etat-Membre dans lequel l'entreprise ferroviaire est établie et d'autre part une certification partie B délivrée par la CIG. Les conditions de délivrance de cette partie B sont définies dans le règlement de la CIG concernant la sécurité de la Liaison Fixe Transmanche entré en vigueur le 4 juillet 2008⁶. La CIG sollicite l'avis des Concessionnaires sur la demande de certification partie B présentée par une entreprise ferroviaire dès l'ouverture de son instruction.

3.3 Sûreté

Des règles de sûreté spécifiques sont imposées par les gouvernements britannique et français. Chaque entreprise ferroviaire est tenue de respecter totalement les mesures mises en place, sur lesquelles des précisions peuvent être obtenues auprès du « Department for Transport » au Royaume-Uni et du « Secrétariat Général au Tunnel sous La Manche » en France.

Grande Bretagne:

MLTS2
Transec
5th Floor
Southside
105 Victoria Street
London SW1E 6DT

France:

Ministère de l'Environnement, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT)
Tour Pascal A
92055 Paris La Défense Cedex

⁶ instruments nationaux de mise en œuvre : The Channel Tunnel (Safety) Order 2007 (2007/3531) et Décret n° 2008-748 du 28 juillet 2008 portant publication du règlement de la CIG [adresses internet : http://www.opsi.gov.uk/si/si2007/pdf/uksi_20073531_en.pdf et http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jspxnumJO=0&dateJO=20080731&numTexte=9&pageDebut=12258&pageFin=12265]

3.4 Transport des matières dangereuses

La liste des matières dangereuses acceptées pour le transport commercial à bord de trains empruntant le Tunnel sous la Manche et les exigences applicables au transport de tels produits sont présentées dans un document spécifique intitulé Dispositions de sécurité "Transport des matières dangereuses". Compte tenu des circonstances spéciales propres au Tunnel sous la Manche, il a été mis en place des règles particulières plus restrictives que celles prévues par le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer ("RID"). Eurotunnel demeure bien sûr à la disposition des entreprises ferroviaires pour toute information complémentaire.

3.5 Assurances

Conformément à la directive 95/18/CE⁷, les entreprises ferroviaires doivent être convenablement assurées pour la fourniture de services de transport ferroviaires dans le Tunnel sous la Manche.

Un accord sur la responsabilité et l'assurance, fondé sur les principes de renonciation réciproque à recours pour les pertes et dommages subis par chaque partie et de couverture réciproque contre les réclamations de tiers pourra être requis en conformité à la politique de gestion de risque d'Eurotunnel et en tenant notamment compte du type de trafic envisagé par l'entreprise ferroviaire

3.6 Conditions commerciales générales

3.6.1 Contrat d'Utilisation

Un accord sera conclu sur la base d'une acceptation par l'entreprise des conditions générales d'utilisation du Tunnel sous la Manche entre chaque entreprise ferroviaire et Eurotunnel. Ces conditions, disponibles sur demande auprès du Directeur du Développement Ferroviaire (coordonnées au point 2.1), incluent toutes les dispositions administratives, techniques et financières nécessaires pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité, sûreté et assurances. Elles comprennent également les dispositions relatives à l'attribution des sillons, à la régulation des circulations et aux redevances applicables aux passages des trains dans le Tunnel sous la Manche. L'accord précisera les sillons attribués et ne pourra avoir une durée de validité supérieure à celle d'un horaire de service.

3.6.2 Accord-cadre

Un accord-cadre peut également être conclu avec une entreprise ferroviaire ou un regroupement international souhaitant s'engager sur une période excédant la durée de l'horaire de service. Cet accord décrit les conditions commerciales, techniques, et financières spécifiques à ce type d'engagement. Il ne décrit pas de sillons de manière détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux de l'entreprise ferroviaire. Tout en respectant la confidentialité commerciale, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute entreprise ferroviaire souhaitant utiliser le Tunnel sous la Manche et qui en fait la demande.

3.7 Désignation d'une entreprise ferroviaire tractionnaire

Pour ce qui concerne les trains de marchandises, l'entreprise ferroviaire candidate ou détentrice d'un droit d'accès pour les trains dont elle assume les opérations de transport, pourra décider de recourir à une autre entreprise ferroviaire tractionnaire n'assurant que les opérations de traction transmanche dans le respect de conditions qu'elle aura fixées avec celle-ci. Dans ce cas, elle devra en informer à l'avance et par écrit Eurotunnel et lui fournir la preuve d'un certificat de sécurité et des garanties nécessaires de la nouvelle entreprise ferroviaire tractionnaire qu'elle prévoit de désigner, cette dernière portant la responsabilité ferroviaire des opérations de traction transmanche sous son propre certificat de sécurité. Eurotunnel confirmera son autorisation sur cette désignation dans les meilleurs délais après obtention des preuves et garanties nécessaires. Dans le cadre de ce changement,

⁷ Directive 95/18/CE, telle que modifiée par les directives 2001/13/CE et 2004/49/CE

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

l'entreprise ferroviaire assumant les opérations de transport confirmera précisément l'identité de l'entreprise tractionnaire pour chacun des trains concernés.

Il est rappelé que l'entreprise ferroviaire tractionnaire ne détient aucun droit sur les capacités d'infrastructure allouées à l'entreprise ferroviaire assumant les opérations de transport. Eurotunnel attribue les capacités au bénéfice du train permettant d'effectuer l'opération de transport, sous le contrôle de l'entreprise ferroviaire assumant les opérations de transport.

4 INFRASTRUCTURE

4.1 Description

Le Tunnel sous la Manche est une Infrastructure de transport qui constitue une liaison fixe et permanente entre les réseaux ferroviaires du Royaume-Uni et de France.

Le réseau ferroviaire comprend toute l'infrastructure et les équipements fixes nécessaires pour l'exploitation des trains, depuis les points de connexion avec les réseaux voisins.

Les interfaces opérationnelles entre le réseau et les entreprises ferroviaires sont :

- les points physiques d'entrée et de sortie de la Concession ;
- les échanges de données et d'informations entre les Centres de contrôle des gestionnaires des infrastructures ferroviaires de RFF et de Network Rail et le RCC, et entre ces Centres et les trains.

L'infrastructure ferroviaire et les équipements nécessaires pour le fonctionnement du système de transport ferroviaire sont décrits ci-après.

4.1.1 Tunnels ferroviaires

Le système Eurotunnel comporte deux tunnels ferroviaires reliant les deux points d'entrée de la Concession. Ils font approximativement 50 km de longueur et leur diamètre intérieur est d'environ 7,6m.

Entre les deux tunnels ferroviaires se trouve un tunnel de service routier accessible tous les 375 m en moyenne par les portes des rameaux de communication.

Le Tunnel Ferroviaire Nord est normalement réservé au trafic de la Grande-Bretagne vers la France. Le Tunnel Ferroviaire Sud est normalement réservé au trafic de France vers la Grande-Bretagne.

La signalisation de chaque tunnel est néanmoins conçue pour permettre le fonctionnement à contresens, notamment au cours des périodes de maintenance.

La voie de chaque tunnel ferroviaire est équipée de rails longs soudés et posés sur des blochets indépendants en béton encastrés dans l'assise en béton de la voie. La canalisation de refroidissement, la canalisation incendie, les équipements et câbles de signalisation sont fixés aux parois des tunnels.

La caténaire fournit la puissance de traction aux locomotives électriques circulant dans les tunnels ferroviaires. Elle est divisée en sections de dimension réduite pour permettre une réalimentation par télécommande de la configuration. Le système de traction électrique assure une alimentation en courant alternatif monophasé, 25kv, 50hz, d'une intensité nominale en régime permanent de 2500 A.

L'énergie électrique alimentant les pompes d'exhaure, l'éclairage, la ventilation et autres réseaux des tunnels ainsi que les trains, provient des deux côtés de la Manche où elle est fournie par des circuits d'alimentation séparés et doublés. En cas de perte de l'alimentation fournie par l'un des deux réseaux nationaux, le réseau restant peut fournir le

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

complément de puissance nécessaire. En outre, Eurotunnel dispose de sa propre puissance auxiliaire de secours pour les situations d'urgence.

4.1.2 Centres de contrôle ferroviaire ("RCC")

Un centre de contrôle ferroviaire suit tous les mouvements des trains dans la Concession; il assure également le contrôle et la commande des équipements ferroviaires fixes et des équipements auxiliaires. Cette fonction est assurée en alternance par deux centres équivalents situés du côté britannique et du côté français, le centre n'assurant pas le contrôle étant prêt en permanence à reprendre les fonctions de contrôle/commande.

4.1.3 Gabarits

Tous les gabarits UIC sont acceptés dans le Tunnel sous la Manche. Cependant, pour les trains de marchandises à destination du réseau de Network Rail, au gabarit plus restrictif, seuls les wagons porteurs de la mention C.T. (Channel Tunnel) peuvent être acceptés (cf. section 4.2.1 ci-après).

4.1.4 Signalisation

La signalisation utilisée est la TVM 430, spécialement paramétrée pour le Tunnel sous la Manche.

4.2 Matériel roulant

Les entreprises ferroviaires doivent s'assurer de la compatibilité de leur matériel roulant avec le Tunnel sous la Manche et respecter les règles UIC applicables ainsi que les exigences spécifiques à Eurotunnel. Ces exigences concernent entre autres, la formation des trains, la puissance de traction disponible, la performance de freinage, la résistance au feu et la redondance des équipements. Une description générale des spécifications minimales concernant ce matériel se trouve en **Annexe 2**.

4.2.1 Transport de marchandises

- Locomotives

Les entreprises ferroviaires peuvent utiliser comme référentiel la locomotive Class 92, actuellement utilisée pour le trafic des trains de marchandises dans le Tunnel sous la Manche. Une description technique de cette locomotive peut être obtenue par le biais du Directeur du Développement Ferroviaire dont les coordonnées figurent au point 2.1.

- Wagons

Tous les wagons de marchandises utilisés dans le Tunnel sous la Manche seront conformes aux prescriptions de l'UIC, aux règles du CUU, et du RID. De plus, conformément aux prescriptions concernant la circulation au Royaume-Uni, les wagons se conformeront spécialement aux prescriptions de la fiche UIC 503, qui couvre les caractéristiques spécifiques des wagons devant circuler dans le gabarit réduit du réseau britannique. De manière plus générale, les wagons de marchandises seront conformes aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité⁸.

Dans leur principe, les wagons seront conçus pour respecter les critères généraux ci-après:-

- vitesse maximale autorisée de 120 km/h à une masse maximale par essieu de 20 tonnes, pouvant dans l'avenir atteindre 22,5 tonnes selon la masse maximale par essieu autorisée en Europe;
- vitesse maximale autorisée de 140 km/h pour certains wagons exploités également à une masse maximale par essieu de 20 tonnes.

⁸ Adresse internet: <http://www.era.europa.eu/core/interoperability/Pages/Documents.aspx#TSI> "Rolling stock - freight wagons"

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Les prescriptions détaillées concernant les wagons se trouvent en **Annexe 2**.

Les wagons agréés pour le transit par le Tunnel sous la Manche portent le logo Tunnel avec les lettres C.T. (Channel Tunnel).

La longueur maximale des trains dans le Tunnel sous la Manche est limitée à la longueur maximale autorisée sur les réseaux limitrophes, c'est-à-dire sur les infrastructures de RFF et de Network Rail. Elle est généralement de 750 mètres. La masse maximale par essieu autorisée est de 22,5 tonnes.

Pour une meilleure utilisation de la capacité du Tunnel sous la Manche, il est recommandé une vitesse de roulement de 120 km/h à 140 km/h pour les wagons (voir section 5 ci-après).

4.2.2 Transport de voyageurs

Les trains peuvent être composés de véhicules tractés par des locomotives placées à chaque extrémité ou être constituées de rames automotrices. Chaque extrémité du convoi doit être équipé d'un poste de conduite.

En particulier, les trains de voyageurs devront être équipés de dispositifs particuliers de communication, de freinage, de protection contre l'incendie et de caractéristiques particulières permettant la sécurité des évacuations.

5 RÉPARTITION DES CAPACITÉS

Eurotunnel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du Tunnel sous la Manche, dispose d'un organisme de répartition des capacités, lequel assure le respect du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure d'attribution des sillons.

La priorité sera accordée aux demandes de sillons dans le Tunnel sous la Manche à 140 km/h et à 120 km/h (marchandises) ou 160 km/h (voyageurs). Des sillons à 100 km/h seront toutefois disponibles, notamment durant les périodes creuses et les périodes de maintenance.

Les sillons alloués ont une validité au plus égale à celle de l'horaire de service pour lequel ou au cours duquel la capacité a été accordée.

5.1 Processus

Les entreprises ferroviaires pourront adresser leurs demandes de sillons au Directeur du Développement Ferroviaire (coordonnées au point 2.1) qui les transmettra sans délai à l'organisme de répartition.

Toutes les informations fournies par écrit ou oralement par les entreprises ferroviaires seront traitées comme étant confidentielles.

5.2 Calendrier pour les demandes de sillons

5.2.1 Programmation de l'horaire de service

Compte tenu du fonctionnement du transport ferroviaire en mode programmé et des nécessités commerciales des entreprises ferroviaires, la capacité est attribuée essentiellement dans le cadre des opérations de préparation d'un horaire de service annuel. Ce cadre s'inspire des processus mis en place par d'autres gestionnaires d'infrastructure européens.

Après avoir discuté de façon informelle avec Eurotunnel de ses besoins, l'entreprise ferroviaire présente sa demande de sillons avant le 8^{ème} mois précédent la date du début de l'horaire de service.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Entre le 8^{ème} et le 5^{ème} mois précédents cette même date, Eurotunnel met en œuvre le processus de coordination prévu au paragraphe 5.3.1 ci-dessous.

A compter du 5^{ème} mois, Eurotunnel communique aux demandeurs la liste des sillons proposés. Les demandeurs ont 1 mois pour faire des observations.

Après ce délai d'1 mois, Eurotunnel informe les demandeurs des propositions définitives de sillons. Les demandeurs ont alors un délai de 2 semaines pour déposer leurs réclamations à Eurotunnel. Le processus prévu au paragraphe 5.3.2 ci-dessous est alors mis en œuvre.

Eurotunnel produit l'horaire définitif 3 mois avant le début de l'horaire de service et informe les demandeurs des sillons qui leurs sont attribués dans l'horaire de service.

5.2.2 Calendrier pour les demandes en dehors de l'horaire de service établi

Eurotunnel répond au plus tôt aux demandes de sillons individuels reçues en dehors du processus de programmation d'un service horaire. Les informations sur la capacité de réserve disponible sont diffusées à tous les candidats qui en font la demande.

5.2.3 Horaire de service 2009

S'agissant de l'horaire de service 2009 (applicable du dimanche 14 décembre 2008 au samedi 12 décembre 2009), les demandes reçues au cours de l'horaire de service pour des sillons hebdomadaires et/ou individuels seront traitées dans les conditions prévues au paragraphe précédent et dans leur ordre de réception. Chaque candidat, si sa demande peut être satisfaite, recevra une offre précise dans les meilleurs délais possibles et sur la base de la tarification applicable (**annexe 3** et **annexe 4**).

5.3 Processus de répartition

5.3.1 Processus de coordination

S'il se trouve confronté à des demandes concurrentes dans le cadre du processus de programmation, Eurotunnel s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, Eurotunnel peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités d'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées. La priorité sera généralement accordée à la demande présentant la fréquence d'utilisation commerciale la plus intense (Offre 1 > Offre 2 > Offre 3 > Offre 4), hormis cas particuliers avec contraintes spéciales.

Eurotunnel tentera de résoudre tous les conflits, en consultant les candidats concernés.

5.3.2 Processus de règlement des litiges

Sans préjudice des possibilités de recours évoquées au paragraphe 2.3.2 ci-dessus, Eurotunnel met à la disposition des candidats, un système de règlement rapide des conflits dans la répartition des capacités d'infrastructure. L'entreprise ferroviaire adressera ses réclamations au Directeur du Développement Ferroviaire (coordonnées figurant au point 2.1) :

La procédure de règlement des litiges est mise en œuvre par Eurotunnel en réponse aux réclamations communiquées par écrit par les candidats.

Les réclamations déposées doivent inclure les éléments suivants:

- référence du train, sillon et/ou horaire concerné;
- description de la solution qui, de l'avis du candidat, devrait être prise en compte dans le processus de règlement du litige (en ce qui concerne ce candidat, et le ou les autres candidats dont les sillons préalablement attribués pourraient être modifiés);
- justification de la réclamation.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Les réclamations sont communiquées par le Directeur du Développement Ferroviaire à l'opérateur, ou aux opérateurs, auxquels les sillons concernés ont été attribués.

Les candidats dont les sillons préalablement attribués pourraient être modifiés doivent soumettre leur réponse à Eurotunnel le plus rapidement possible après la réception de la réclamation.

Eurotunnel communique sa décision au plaignant, et à tout autre opérateur impliqué, dans les meilleurs délais suivant la réception de la réclamation. Les décisions d'Eurotunnel sont communiquées par écrit et motivées.

5.3.3 Suppression ou modification des sillons

L'organisme de répartition des capacités se réserve le droit de supprimer ou de modifier les sillons attribués dans les cas suivants :

- pour permettre des travaux d'entretien non prévus de l'infrastructure ferroviaire ;
- pour accorder, à la demande de la CIG, 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 ;
- pour assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Dans ce cas et conformément à l'article 27 de la Directive 2001/14/CE, Eurotunnel pourra imposer la renonciation à un sillon en période de pointe dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à 75 %, à moins que cette sous utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle des opérateurs. Cette renonciation pourra avoir un caractère définitif et pour toute la durée de l'horaire de service.

La décision de modification ou de suppression d'un ou de plusieurs sillons est précédée d'un préavis de 15 jours adressé aux entreprises ferroviaires concernées ainsi que d'une concertation avec celles-ci. Cette décision indique la durée de la modification ou de la suppression.

Toutefois, en cas d'urgence, de nécessité absolue ou de force majeure, 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 nécessaires pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations ferroviaires.

5.4 Capacités pour travaux de maintenance, renouvellement et amélioration

Eurotunnel se réserve le droit de fermer chaque nuit une partie du Tunnel aux fins de la maintenance, ce qui se traduira par une période d'exploitation en voie unique. Pour 2009, la maintenance est normalement effectuée les nuits des vendredi, samedi et dimanche entre minuit et six heures du matin, nuits qui sont donc exploitées en voie unique.

5.5 Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, Eurotunnel prendra toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. Les Centres de contrôle et le personnel des entreprises ferroviaires désigné à cet effet sont tenus de s'informer mutuellement de tout incident pouvant affecter le trafic vers et dans le Tunnel sous la Manche.

Ils doivent également se tenir mutuellement informés de l'heure prévue pour le rétablissement de l'exploitation normale, et de l'heure effective de ce rétablissement.

Lorsque les services assurés ne sont pas conformes à l'horaire, la régulation des trains dans le Tunnel sous la Manche relève de la responsabilité du RCC.

Un plan d'intervention, mis au point avec les autorités compétentes des deux pays, permet de traiter les situations d'urgence. Ce plan comporte entre autres une liste des divers organismes publics à alerter.

En cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Eurotunnel peut exiger des entreprises ferroviaires dont le train est en panne qu'elles mettent à sa disposition les moyens appropriés dont elles disposent pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais, cette mise à disposition se faisant aux frais des entreprises ferroviaires. Lorsque ces moyens ne permettent pas de sortir immédiatement le train en panne, Eurotunnel assurera d'office la sortie du train en panne à l'aide de moyens de secours aux frais de l'entreprise ferroviaire. Ces frais sont définis dans le chapitre 7 (Tarification).

5.6 Réunions d'analyse de la performance commerciale et opérationnelle

Les parties concernées se réuniront périodiquement pour discuter de la performance relative à l'utilisation du Tunnel, dans le but d'améliorer celle-ci pour tous les intéressés. Elles échangeront régulièrement des informations sur les prévisions de trafic afin d'assurer l'utilisation optimale du Tunnel sous la Manche.

6 PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES

6.1 Chargements exceptionnels

Eurotunnel prendra des dispositions particulières pour permettre le transport de certains chargements exceptionnels pouvant être acceptables compte tenu des caractéristiques techniques propres au Tunnel sous la Manche. Le passage de ce type de trafic pourra être soumis à une charge additionnelle en fonction des frais spécifiques engagés par Eurotunnel pour le passage du train.

6.2 Prestations supplémentaires

Eurotunnel peut mettre à la disposition des entreprises ferroviaires ses compétences techniques en matière de contrôle et maintenance du matériel roulant et plus généralement peut fournir des prestations de conseil à des conditions à définir avec les demandeurs.

Par ailleurs l'entreprise ferroviaire pourrait avoir besoin d'accéder à des installations, équipements et services spécialisés pour le trafic transmanche en dehors du périmètre de l'infrastructure d'Eurotunnel, et se trouvant sous le contrôle d'autres entités. Ces prestations ne sont donc pas couvertes par le barème de prix. Les entreprises ferroviaires disposent en principe d'un droit d'accès équitable et non discriminatoire à ces installations essentielles qui leur est conféré par la directive 2001/14/CE, et sont invitées à se rapprocher des entités contrôlant ces actifs. Eurotunnel pourra le cas échéant assister les entreprises ferroviaires rencontrant une difficulté éventuelle dans l'accès à ce type d'installations ou prestations essentielles au trafic transmanche.

6.3 Prestations essentielles « Open Access » du fret transmanche

Conformément à son annonce du 23 octobre 2007, et dans le contexte des efforts réciproques pour le développement en libre accès du fret ferroviaire à travers le tunnel sous la Manche, Eurotunnel s'est convenu avec ses partenaires transmanche de la mise place de mesures facilitant l'« Open Access » par des conditions garanties, transparentes et non-discriminatoires pour toute entreprise ferroviaire pour l'accès aux services essentiels transmanche pour les trains de marchandises. Ces services garantis comprennent des prestations au sol aux chantiers frontaliers de Fréthun et Dollands Moor, et des prestations de traction transmanche. Ces prestations peuvent couvrir selon le cas les opérations suivantes:

- immobilisation des rames à l'arrivée au chantier frontalier
- dételage et attelage de locomotives
- inspections de sécurité et essais de freinage
- remaniement éventuel de trains non conformes
- mise en place de signalisation arrière
- gestion de documentation opérationnelle
- contrôles frontaliers de sûreté et immigration
- communication avec les centres opérationnels des entreprises ferroviaires
- traction transmanche avec des conducteurs et locomotives spécialisés

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Eurotunnel a obtenu un engagement de deux opérateurs ferroviaires exploitant actuellement ces services spécialisés à fournir à toute entreprise ferroviaire qui souhaiterait en bénéficier les prestations essentielles transmanche pour un prix ne pouvant pas dépasser 400 livres ou 600 euros par train aller simple (plafond garanti en valeur 2007, pour le traitement complet d'un train nécessitant une seule locomotive). Ce plafonnement est garanti à long terme par un mécanisme d'indexation sur l'inflation de ce plafond maximum, de manière à offrir des assurances durables et transparentes aux entreprises ferroviaires souhaitant développer des services de transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne. Tout opérateur ferroviaire est entièrement libre de négocier ou de produire lui-même la fourniture d'un ou plusieurs de ces services essentiels à des conditions plus avantageuses et selon son propre choix. Cependant il disposera toujours de la faculté de bénéficier s'il le souhaite des garanties de plafonnement obtenues par Eurotunnel, offrant ainsi un gage fiable et stable de libre accès réel et efficace.

Ces mesures d'ouverture du marché permettent à toute entreprise ferroviaire de développer des services de transport ferroviaire transmanche sans devoir assurer elle-même les opérations frontalières et/ou les opérations de traction transmanche, de manière à éviter les investissements, les charges fixes et les complexités spécifiques à l'exploitation ferroviaire transmanche (contraintes réglementaires, spécificités techniques, locomotives spécialisées, coûts fixes frontaliers, etc.). Elles visent à permettre une relance du trafic transmanche en libre accès par toutes les entreprises ferroviaires, dans le cadre des directives européennes et en application de la législation, des règlements et des mesures de transposition nationales et binationales, et dans des conditions de mobilisation des gouvernements pour le report modal en faveur du mode ferroviaire.

Eurotunnel prévoit de préparer une documentation détaillée sur ces conditions garanties d'accès aux prestations essentielles à l'Open Access transmanche, et invite toute entreprise ferroviaire intéressée par cette faculté à prendre contact avec le Directeur du Développement Ferroviaire (coordonnées figurant au point 2.1)

7 TARIFICATION

7.1 Cadre général

Eurotunnel, en conformité avec les règles européennes dispose d'un organisme de tarification qui établit les règles de tarification spécifiques et détermine les redevances d'utilisation de la liaison fixe applicables au transport de marchandises et de passagers.

Le barème de prix permettant l'utilisation du Tunnel sous la Manche a été établi sur des bases non discriminatoires et transparentes et tenant compte du coût de construction et d'exploitation du Tunnel sous la Manche, de la situation du marché des transports et de l'utilisation optimale de la capacité du Tunnel sous la Manche. Les tarifs applicables à partir de l'horaire de service 2008 ont été conçus de manière à fournir un accès équitable et équivalent à celui de la Convention d'Utilisation visée au paragraphe 2.2.

- Le barème couvre les prestations générales suivantes:
 - le traitement des demandes de capacités ;
 - le droit d'utiliser les capacités accordées ;
 - l'utilisation des branchements et aiguilles de la section commune;
 - la régulation de la circulation des trains ;
 - la fourniture d'information concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités lui ont été attribuées.
 - l'utilisation du système électrique de traction ;
 - la fourniture du courant de traction ;
 - l'accès aux voies d'urgence en cas d'incident ;
 - l'utilisation du tunnel de service et des installations de sécurité pour l'évacuation des voyageurs et des personnels en cas d'incident.

Il doit être en outre signalé que le barème s'applique à des prestations qui ne concernent pas une infrastructure ferroviaire classique mais une infrastructure permettant le franchissement d'un obstacle naturel et l'interconnexion du réseau ferroviaire continental et du réseau ferroviaire britannique.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

- Les offres n'incluent pas les services de manœuvre en cas de panne technique qui font l'objet d'une tarification distincte. Le barème n'inclut pas les prestations complémentaires et supplémentaires éventuelles.

7.2 Système de tarification applicable au transport de marchandises

Le barème correspond à 5 offres distinctes pour les trains de marchandises:

- Offre 1A – Train Hebdomadaire Réservé: Un passage aller simple chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines restantes de ce service horaire.
- Offre 1B – Train Journalier Réservé: Un passage aller simple fréquent (3 ou 4 nuits de semaine hors périodes de maintenance), chaque semaine restante du service horaire annuel, sur les mêmes sillons horaires réservés.
- Offre 2 – Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés dans le cadre d'une demande ad hoc au cours de l'horaire de service.
- Offre 3 – Train Supplémentaire Non-Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sans réservation dans le service horaire annuel et sans planification 24h à l'avance au plus tard.
- Offre 4 – Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied: Un ou plusieurs passages aller simple de locomotives sans wagons sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification 24h à l'avance au plus tard.

Ce barème repose sur la combinaison de deux éléments :

- Le droit de réservation est acquitté par toute entreprise ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un ou des sillons d'Eurotunnel et varie en fonction de l'heure (creuse, intermédiaire, de pointe ou de maintenance) d'utilisation prévue en suivant le partage journalier prévu au tableau 1.
- Le droit de circulation est acquitté par toute entreprise ferroviaire pour la circulation effective de ses trains sur la section commune d'Eurotunnel et varie aussi en fonction de l'heure de circulation prévue et effective.

Il est précisé que des frais de dossier pourront être facturés pour l'offre 2, 3 et 4 afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles nécessairement plus élevées pour une offre de passages au détail. De même le droit de circulation pourra être majoré en cas de panne d'un train de marchandises dans le Tunnel sous la Manche avec une durée d'immobilisation prolongée, notamment pour les défaillances récurrentes.

Le barème de prix applicable pour les trains de marchandises figure à l'**annexe 3**

Tableau 1 : Répartition journalière des capacités 2009 pour les trains de marchandises

Période	Heure* de début	Heure* de fin
Période creuse	22 :00	07 :00
Période intermédiaire	07 :00	13 :00
Période de pointe	13 :00	22 :00
Période de maintenance (**)	22 :00	07 :00

(*) L'exploitation ferroviaire sur la Concession d'Eurotunnel fonctionne en heure CET (*Central European Time*), qui est par ailleurs l'heure de référence en France, Belgique, Allemagne, etc.

(**) Les nuits de maintenance sont habituellement les nuits de vendredi, samedi et dimanche. Eurotunnel organise en plus et périodiquement des travaux de maintenance lors de périodes de faible utilisation de l'infrastructure qui correspondent généralement à quelques nuits par an dont celle du 31 décembre.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

7.3 Système de tarification applicable au transport de voyageurs

Le barème correspond à 2 offres distinctes pour les trains de voyageurs:

- Offre 1 – Train Hebdomadaire Réservé: Un passage aller simple de trains de voyageurs chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines restantes de ce service horaire.
- Offre 2 – Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés dans le cadre d'une demande ad hoc au cours de l'horaire de service.

Ce barème repose sur la combinaison de deux éléments :

- le droit de réservation est acquitté par toute entreprise ferroviaire ayant obtenu la réservation d'un ou des sillons d'Eurotunnel et varie en fonction de l'heure (creuse, intermédiaire, de pointe, de pointe du soir ou de maintenance) d'utilisation prévue en suivant le partage journalier prévu au tableau 2.
- le droit de circulation par passager est acquitté par toute entreprise ferroviaire pour la circulation effective de ses trains sur la section commune d'Eurotunnel.

Il est précisé que des frais de dossier pourront être facturés afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles ainsi qu'aux frais de gestion et facturation.

Le barème de prix applicable pour les trains de voyageurs figure à l'**annexe 4**. Les tarifs applicables pour l'horaire de service 2009 ont été conçus de manière à être équivalents à ceux de la Convention d'Utilisation visée au paragraphe 2.2.

Tableau 2 : Répartition journalière des capacités 2009 pour les trains de voyageurs

Période	Heure* de début	Heure* de fin
Période creuse	23 :00	07 :00
Période intermédiaire	07 :00	13 :00
Période de pointe (**)	13 :00	23 :00
Période de pointe du soir (***)	17 :00	22 :00
Période de maintenance (****)	23 :00	07 :00

(*) L'exploitation ferroviaire sur la Concession d'Eurotunnel fonctionne en heure CET (*Central European Time*), qui est par ailleurs l'heure de référence en France, Belgique, Allemagne, etc.

(**) Sauf heures de la Période de pointe du soir

(***) Sauf le Samedi soir, compris dans la Période de pointe

(****) Les nuits de maintenance sont habituellement les nuits de vendredi, samedi et dimanche. Eurotunnel organise en plus et périodiquement des travaux de maintenance lors de périodes de faible utilisation de l'infrastructure qui correspondent généralement à quelques nuits par an dont celle du 31 décembre.

7.4 Modalités de facturation, déclaration et vérification

L'entreprise ferroviaire devra mettre en place un système d'enregistrement des unités de trafic (nombres de passagers ou trains et tonnes de marchandises) effectivement transportées à travers le tunnel sous la manche. Elle communiquera à Eurotunnel (au plus tard le 1er jour ouvrable du mois) une déclaration mensuelle certifiant les unités de trafic transportées pour chaque circulation du mois calendaire précédent. Les procédures d'enregistrement, les informations contenues dans la déclaration ainsi que les modalités de vérification sont décrites dans les conditions générales d'utilisation.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Ces informations auront vocation à être utilisées dans le cadre de la facturation pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises, dans le cadre des mises à jour du barème, ainsi qu'à des fins de déclaration et de statistiques pour les autorités nationales et organismes européens. Eurotunnel traitera les informations détaillées de l'entreprise ferroviaire dans le strict respect de la confidentialité, et ses engagements à ce titre sont décrits dans les conditions générales d'utilisation.

Les modalités de paiement sont précisées aux **annexes 3 et 4**.

8 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Si après lecture de ce document de référence, vous souhaitez des informations complémentaires ou si vous souhaitez étudier la mise en œuvre de services de transport ferroviaires de marchandises et de voyageurs entre la Grande-Bretagne et l'Europe Continentale, nous sommes bien sûr à votre disposition pour en discuter. Vous pouvez pour cela prendre contact avec le Directeur du Développement Ferroviaire d'Eurotunnel.

ANNEXE 1

REGLES D'EXPLOITATION ET DISPOSITIONS RELATIVES AU MATERIEL ROULANT ET AU PERSONNEL DE BORD

A. Règles d'exploitation

Les documents contenant ces règles sont appelés "documents d'interface" et se répartissent en 3 catégories:-

1. Dispositions de sécurité, qui sont des documents contenant les règles d'application générale:-
 - Volume C "Exploitation ferroviaire";
 - Volume E "Plan d'intervention d'urgence";
 - Volume F "Transport des matières dangereuses".
2. Principes d'exploitation d'interface. Ces documents développent les thèmes déjà traités dans les Dispositions de sécurité, en définissant les exigences qui sont applicables et en établissant un cadre pour la production de textes à l'usage des exploitants.
3. Instructions temporaires d'exploitation (OTI) et Instructions urgentes d'exploitation (OUI). Ces documents établissent des règles devant être appliquées uniquement dans une situation donnée: situations d'urgence, conditions requises temporairement, exigences techniques particulières.

B. Dispositions relatives au matériel roulant

Les entreprises ferroviaires s'assurent que le matériel roulant qu'elles utilisent est compatible avec le Tunnel sous la Manche. L'**annexe 2** donne un résumé des spécifications requises pour le matériel moteur et pour le matériel remorqué entrant dans la composition des trains de marchandises ou de voyageurs. Le détail des spécifications est disponible sur demande.

Les entreprises ferroviaires soumettent un dossier technique détaillé décrivant le matériel roulant devant être utilisé dans le Tunnel. L'entretien de ce matériel doit être fait conformément aux bons usages en matière ferroviaire.

C. Dispositions relatives au personnel

Le nombre et la qualité du personnel de bord des trains sont déterminés par les entreprises ferroviaires de façon à répondre aux exigences telles que formulées dans les documents d'interface mentionnés plus haut. Le personnel de bord est uniquement composé d'employés de l'entreprise ferroviaire ou d'agents approuvés par celle-ci. Les entreprises ferroviaires s'assurent que le personnel en service dans le Tunnel sous la Manche a reçu une formation adaptée lui permettant de s'acquitter correctement de ses fonctions. Cette formation comprend la réglementation s'appliquant aux trains, les règles de sécurité et les procédures à suivre en situation d'urgence.

Le personnel des entreprises ferroviaires peut être formé soit par son propre employeur soit par Eurotunnel (prestation supplémentaire). Dans le premier cas, les cours de formation doivent être conçus par Eurotunnel en collaboration avec les entreprises ferroviaires ou sous-traitants concernés. Les conditions de délivrance de ces prestations seront définies avec l'entreprise ferroviaire.

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

Les entreprises ferroviaires, en accord avec Eurotunnel, sont responsables de la certification de leur personnel de bord et délivrent un certificat valide pour une période appropriée. Ce certificat est attribué au personnel qui aura passé avec succès les contrôles de certification au terme des cours de formation susmentionnés.

Une fois formé et certifié, le personnel des entreprises ferroviaires assiste à des cours périodiques de maintien des connaissances et participe à des exercices de sécurité opérationnelle ; c'est une condition nécessaire pour le renouvellement régulier du certificat de qualification spécifique Tunnel sous la Manche. Des précisions sur la formation et la re-certification sont disponibles sur demande.

Eurotunnel se réserve le droit d'accompagner les conducteurs des trains durant la traversée du Tunnel.

(i) Langues officielles

L'anglais et le français sont les langues utilisées pour l'exploitation du réseau ferroviaire du Tunnel sous la Manche. Les deux langues ont la même importance et font foi de la même manière.

Les Contrôleurs RCC sont bilingues, ce qui leur permet de communiquer avec tous les membres du personnel d'exploitation ou de maintenance en français ou en anglais.

Les documents de sécurité concernant l'exploitation ferroviaire sont rédigés dans les deux langues.

Lorsque des Instructions d'exploitation et des Procédures de maintenance font intervenir du personnel parlant des langues différentes, des messages types préétablis en anglais et en français sont utilisés.

Tous les employés des entreprises ferroviaires qui ont à utiliser ces instructions doivent être capables d'énoncer et de comprendre les messages types dans au moins une des deux langues.

Il est toutefois souhaitable que ces personnes soient capables de communiquer efficacement dans les deux langues.

(ii) Infractions et carence du personnel dans l'exercice de leurs fonctions

Les infractions contre les règlements et les carences du personnel dans l'exercice de leurs fonctions à bord des trains seront traitées par l'entreprise ferroviaire concernée qui appliquera la procédure disciplinaire en vigueur dans l'entreprise ou toute autre procédure appropriée.

Eurotunnel se réserve toutefois le droit d'exiger de l'entreprise ferroviaire que celle-ci retire, ou fasse retirer, le certificat de compétence de tout agent de personnel de bord ne respectant pas, ou dont le comportement indiquerait qu'il ne respecte pas, les règles et directives opérationnelles d'Eurotunnel.

(iii) Effectifs à bord des trains sur la Concession

L'effectif des équipages à bord d'un train commercial d'un type nouveau doit être défini en prenant en compte tous les paramètres de sécurité et notamment les contraintes liées à la réponse aux situations d'urgence. Des études de sécurité seront fournies en justification.

D. Dossier de sécurité

Un Dossier de Sécurité est établi par l'entreprise ferroviaire en vue de la délivrance par la CIG de la certification partie B nécessaire à l'accès au Tunnel sous la Manche. Le document « Principe d'interface: Procédure d'agrément des Etudes de sécurité des exploitants ferroviaires utilisant les infrastructures d'Eurotunnel » donne une indication des informations à inclure dans le Dossier de Sécurité.

ANNEXE 2

SPECIFICATIONS TECHNIQUES CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

Rappel : L'autorisation d'accès des trains sera dans tous les cas liée à la soumission préalable par l'entreprise ferroviaire d'un dossier de sécurité détaillant les spécifications techniques et organisationnelles démontrant leur capacité à assurer le niveau de sécurité nécessaire à la protection des personnes et des biens. La présente annexe ne présente donc qu'un ensemble de conditions techniques minimales requises mais ne préjuge en rien de l'acceptation du dossier de sécurité par les entités concernées.

Révision : La présente annexe pourra être révisée en tant que de besoin au cours de l'horaire de service afin de tenir compte de toute évolution des normes de sécurité pouvant affecter le matériel roulant destiné à circuler dans l'infrastructure du Tunnel sous la Manche.

1. LOCOMOTIVES

1.1. Traction

Sont admises les locomotives avec des performances suffisamment élevées pour assurer la traction de tous les types de convoi prévus et être en mesure de :-

- franchir des rampes maximales de 11°/°°;
- sortir du Tunnel un train en détresse à condition que la masse remorquée ne dépasse pas 2100 tonnes ;
- évacuer son propre train du Tunnel depuis l'arrêt avec 50% de ses performances de traction disponibles.

1.2. Equipements

Les locomotives devront notamment être équipées des systèmes suivants:

1.2.1. Signalisation en cabine

La cabine de tête de tous les trains utilisant le Tunnel sous la Manche doit être équipée d'un système de signalisation en cabine compatible avec le système de signalisation. Une vitesse-but est fournie au récepteur à partir de l'information transmise par les circuits de voie et interprétée par les calculateurs embarqués.

1.2.2. Contrôle de vitesse (ATP)

Tous les trains utilisant le Tunnel sous la Manche doivent être équipés d'un système de contrôle de vitesse (ATP : Automatic Train Protection).

1.2.3. Communications

Tous les trains utilisant le Tunnel sous la Manche doivent être équipés d'un système de communication sol-train compatible avec le système Eurotunnel. Il s'agit d'un système de radio mobile à une seule voie UHF, incorporant des techniques d'appel sélectif.

Les trains doivent également être équipés du système de Radio Concession. Il s'agit d'un système de communication mobile de type à canaux partagés. Le système de type à "canaux partagés" permet une utilisation plus efficace d'un pool de canaux radio offrant un service amélioré aux usagers du système.

(NB : l'installation d'un système de communication a la norme GSM-R dans le Tunnel sous la Manche est en cours d'étude)

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

1.2.4. Protection contre l'incendie

Les locomotives doivent être équipées d'un système de détection et d'extinction incendie interne au compartiment machine. La protection du conducteur doit être assurée pendant au moins 30 minutes.

1.3. 1.3. Critères de définition

1.3.1. Environnement spécifique:

Les entreprises ferroviaires peuvent utiliser comme référentiel la locomotive Class 92, actuellement utilisée pour le trafic des trains de marchandises dans le Tunnel sous la Manche. Une description technique de cette locomotive peut être obtenue par le biais du Directeur du Développement Ferroviaire dont les coordonnées figurent au point 2.1 du Document de Référence du Réseau.

La conception de la locomotive doit prendre en compte les caractéristiques spécifiques de l'environnement du Tunnel, pour ce qui concerne le comportement des matériaux à l'incendie, ainsi que les niveaux sonores dans la cabine de conduite.

1.3.2. Sécurité:-

- autonomie en charge batterie pour une période au moins égale à 90 minutes. En cas de défaillance du chargeur de batterie de la locomotive, la circulation de la locomotive dans l'intégralité de ses performances est assurée pendant une période de 30 minutes ;
- protection contre l'incendie : le système détection / extinction doit être conçu de façon à permettre à la locomotive de poursuivre son trajet en cas d'incendie et d'assurer la protection du conducteur pendant au moins 30 minutes. Ce système doit être capable de détecter et d'éteindre les incendies internes au compartiment machine.

1.4. Secours de locomotives en panne

Le secours à une locomotive immobilisée (ou à un convoi tracté par la locomotive) requiert l'accouplement de cette locomotive :-

- avec une locomotive Krupp d'Eurotunnel - la locomotive doit pour cela disposer des attelages UIC classiques, ou de tout autre système d'attelage compatible avec le matériel de secours d'Eurotunnel.
- avec une locomotive du même type - la composition du convoi (train de secours + train secouru) doit disposer d'un effort de traction minimal suffisant permettant une accélération minimale appropriée; les attelages ne doivent pas être sollicités au-delà d'une limite acceptable.

La locomotive sera pourvue de dispositifs de relevage pouvant être mis en œuvre dans l'enceinte du Tunnel.

2. WAGONS DE MARCHANDISES

Les wagons agréés au transit vers Network Rail via le Tunnel portent le logo Tunnel avec les lettres C.T. (Channel Tunnel).

Tous les wagons marchandises utilisés dans le Tunnel sous la Manche seront équipés d'un système de frein automatique à une conduite, donnant au conducteur l'entier contrôle du freinage de tous les wagons du convoi. Dans le cas de fractionnement du train, ce système immobilisera automatiquement les deux parties du train dans les mêmes conditions que sur les réseaux français et britannique.

Chaque véhicule sera muni d'un crochet et d'un tendeur UIC ou compatible UIC, pouvant être ajusté afin de supprimer le jeu aux extrémités (Pour certains véhicules articulés, ce mode d'accouplement n'existera

DOCUMENT DE REFERENCE DU RESEAU EUROTUNNEL

qu'aux extrémités de l'unité articulée). Aux extrémités de chaque wagon ou de chaque véhicule articulé sont prévus des tampons latéraux, de type utilisé en Europe.

Les types de wagons suivants sont autorisés dans le Tunnel sous la Manche:-

- wagons-trémies;
- wagons couverts;
- wagons à portes coulissantes;
- wagons porte-conteneurs / caisses mobiles (transport intermodal);
- wagons pour le transport d'automobiles;
- wagons à bâchage mécanique;
- wagons plats;
- wagons-citernes.

Les conditions spécifiques au Tunnel sont identifiées dans la fiche UIC 503 : il s'agit des caractéristiques électromagnétiques, de la résistance aux effets latéraux (rameaux de pistonnement), de l'étanchéité des wagons afin d'éviter la dispersion des chargements poussiéreux dans le Tunnel, des matériaux/résistance au feu, et de la compatibilité avec les « détecteurs de boîtes chaudes ».

Les nouveaux wagons doivent être aptes à une vitesse minimale de 120 km/h.

3. TRAINS DE VOYAGEURS

Les critères développés dans ce chapitre s'adressent à toute composition de train transportant des voyageurs. Les trains peuvent être composés de véhicules tractés par des locomotives placées à chaque extrémité ou être constitués de rames automotrices (il est impératif d'avoir un poste de conduite à chaque extrémité du convoi).

3.1. Portes d'accès et emmarchements

- Principe d'exploitation des portes: les portes peuvent être ouvertes seulement lorsque la vitesse est inférieure à 10 km/h et qu'elles sont débloquées par le personnel à bord.
- L'emmarchement doit être adapté à l'environnement du Tunnel pour permettre l'évacuation de tous les voyageurs dans un temps limité.

3.2. Alarme et communications

- Un système de communication performant doit permettre au personnel à bord :-
 - d'entrer en communication avec le conducteur (avec gestion des priorités) ;
 - de communiquer entre eux ;
 - de faire des annonces aux voyageurs.
- Un dispositif « alarme voyageurs/appel à l'aide » doit être disponible dans chaque véhicule.

3.3. Secours à un train immobilisé dans le Tunnel

L'évacuation des véhicules immobilisés requiert l'accouplement de ces véhicules :-

- avec la locomotive diesel de secours d'Eurotunnel. La motrice avant et/ou arrière doit pour cela disposer d'un attelage automatique compatible avec les dispositifs d'accouplement du matériel de secours Eurotunnel ;
- avec un train passagers du même type. La composition du convoi (train de secours + train secouru) doit disposer d'un effort de traction minimal suffisant permettant une accélération minimale appropriée. Les attelages ne doivent pas être sollicités au-delà d'une limite acceptable.

3.4. Système de traction

Sont admises dans le Tunnel sous la Manche les locomotives avec des performances suffisamment élevées pour assurer la traction de tous les types de convoi prévus et être en mesure de :

- franchir des rampes maximales de 11°/°°;
- sortir du Tunnel un train en détresse du même type ;
- évacuer son propre train du Tunnel depuis l'arrêt avec 50% de ses performances de traction disponibles ;
- les engins électriques doivent être compatibles avec l'alimentation de 25 kV alternatif. Le pantographe doit être compatible avec la géométrie de la caténaire d'Eurotunnel et notamment de sa hauteur

Les performances traction minimales requises doivent permettre au convoi d'utiliser en mode nominal un « sillon standard tunnel (140 km/h) ».

3.5. Système de freinage

Tous les équipements de freinage étant en service, en charge normale, en freinage d'urgence, le train doit être capable de respecter sur rail sec et sans déclencher le fonctionnement du système d'anti-enrayage une distance d'arrêt de 900 m à partir d'une vitesse initiale de 160 km/h.

En cas de défaillance du frein électropneumatique, le fonctionnement correct et complet du frein pneumatique doit toujours être possible.

En cas de disparition de l'énergie de freinage, lors de stationnements prolongés, un « frein de stationnement » doit garantir l'immobilisation du train garantie pour une déclivité de 11°/°° et en présence de vent défavorable (effet de pistonement) de 60 km/h).

Les équipements de sécurité conduite (contrôle de vitesse, signalisation TVM 430, VACMA) commandent un freinage d'urgence. L'aspect sécuritaire de la réalisation de ces opérations implique des redondances. Des dispositifs de test embarqués doivent donner l'assurance du bon fonctionnement du frein.

3.6. Mesures préventives contre l'incendie

Les matériaux d'aménagement à l'intérieur des véhicules doivent respecter la norme feu/fumée NF F 16-101. Un dispositif de protection contre la pénétration de fumées devra être prévu.

Les cloisons coupe-feu doivent être installées en nombre suffisant aux extrémités de certaines voitures pour mettre en sécurité l'ensemble des passagers et personnel pendant la sortie du train vers l'extérieur du Tunnel en cas d'urgence.

Les cloisons des compartiments moteurs doivent demeurer étanches aux fumées pendant au moins 30 minutes.

Des dispositions de construction doivent être prévues pour protéger les « tuyauteries rigides et flexibles » et le « câblage et appareillage » contre l'incendie pendant une durée de l'ordre de 30 minutes.

Système de détection et extinction incendie indépendant dans chaque compartiment moteur.

Système de lutte contre l'incendie (extincteurs) : outre les installations spécifiques dans les compartiments moteurs utilisant le Halon 1301 ou agent équivalent, des extincteurs à poudre et à eau pulvérisée avec additifs doivent être présents dans chaque véhicule en nombre suffisant.

Passages libres pour l'évacuation : la dimension des passages doit permettre l'évacuation rapide de tous les passagers en cas de nécessité.

3.7. Sécurité de l'évacuation

La disponibilité de sorties d'urgence vers l'environnement protégé du tunnel de service tous les 375 mètres est une caractéristique centrale du dispositif de sécurité des personnes dans le Tunnel sous la Manche. Une des conditions essentielles au déroulement efficace et sécuritaire de l'évacuation des passagers dans une situation d'urgence consiste à l'arrêt du train (et plus précisément, d'une voiture transportant les passagers, ou directement accessible à ces derniers) au niveau d'une sortie d'urgence. Afin que cette condition se réalise systématiquement, notamment indépendamment des conditions d'arrêt du train, il est donc normalement requis des trains de passagers qu'ils présentent une longueur au moins égale à 375m (hors unités motrices, sauf si les motrices permettent une évacuation aisée des passagers) et qu'ils permettent la circulation des passagers d'une extrémité à l'autre. Cette configuration de base permet de réunir des conditions de sécurité optimales en cas de nécessité d'évacuation.

ANNEXE 3 DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU EUROTUNNEL - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE MARCHANDISES

A. Le barème est composé de 5 parties correspondant aux 5 offres distinctes pour les trains de marchandises:

- Offre 1A:** Train Hebdomadaire Réserve: Un passage aller simple chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines restantes de ce service horaire.
- Offre 1B:** Train Journalier Réserve: Un passage aller simple fréquent (3 ou 4 nuits de semaine hors périodes de maintenance), chaque semaine restante du service horaire annuel, sur les mêmes sillons horaires réservés.
- Offre 2:** Train Individuel Réserve: Un ou plusieurs passages aller simple sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés dans le cadre d'une demande ad hoc au cours de l'horaire de service.
- Offre 3:** Train Supplémentaire Non-Réserve: Un ou plusieurs passages aller simple sans réservation dans le service horaire annuel et sans planification 24h à l'avance au plus tard.
- Offre 4:** Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied: Un ou plusieurs passages aller simple de locomotives sans wagons sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification 24h à l'avance au plus tard.

B. Le détail des prix est donné dans les pages qui suivent. Des frais de dossier pourront être facturés pour les offres 2, 3 et 4 afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles nécessairement plus élevées pour une offre au détail.

C. Les périodes de "pointe", "creuses", "intermédiaires" et "maintenance" indiquées dans les offres sont définies comme suit:

- Périodes creuses: 22:00 -> 7:00 sauf nuits de Vendredi à Samedi, de Samedi à Dimanche et de Dimanche à Lundi
- Périodes intermédiaires: 7:00 -> 13:00 (heures CET - Central European Time)
- Périodes de pointe: 13:00 -> 22:00
- Périodes de maintenance: 22:00 -> 7:00 les nuits de Vendredi à Samedi, de Samedi à Dimanche et de Dimanche à Lundi habituellement

Pour les trains circulant en retard par rapport à la période horaire réservée, le prix applicable est celui du sillon réservé dans la limite de 10% des circulations annuelles de ce train, ou celui de l'offre 3 au-delà de ce seuil.

D. Les conditions de paiement sont les suivantes:

- Les droits de réservation sont exigibles à la signature du contrat entre l'entreprise ferroviaire et Eurotunnel. Ils sont payables au début du mois suivant le(s) jour(s) prévu(s) pour le passage du train (5ème jour ouvrable).
- Les droits de circulation sont exigibles à la circulation du/des train(s) et payables au début du mois suivant le jour de circulation du/des train(s) (5ème jour ouvrable).
- Les frais de dossier, lorsqu'ils s'appliquent, sont exigibles à la signature du contrat d'accès et payables au début du mois suivant cette signature (5ème jour ouvrable).

E. En cas de panne technique d'un train de marchandises dans le Tunnel sous la Manche avec une durée d'immobilisation dépassant 15 minutes, le droit de circulation est majoré du prix d'un sillon de l'offre 3 à 100km/h pour la période horaire de départ du train concerné. Ce prix est minoré de 20% si l'opérateur ferroviaire organise son propre service de manoeuvre dans les délais impartis par le RCC pour le secours du train. Eurotunnel pourra décider à sa discrétion de renoncer à la part restante (80%) de cette majoration si l'opérateur présente un plan efficace de fiabilisation du matériel de traction défectueux, permettant d'éviter la récurrence de la panne considérée (et tenant compte de l'historique de défaillance de ce matériel).

F. Les prix sont exprimés hors TVA et VAT (applicables chacune sur 50% de l'assiette) et autres taxes éventuellement exigibles au titre de la réglementation fiscale applicable. Le barème est présenté en livres et en euros, la facturation étant établie séparément dans chaque devise.

Offre 1A

Train Hebdomadaire Réserve: Un passage aller simple chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines restantes de ce service horaire.

Le prix d'accès est constitué d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par train aller simple, sans frais de dossier, correspondant à un sillon aller simple hebdomadaire fixe toutes les semaines restantes de l'année. En cas d'arrêt d'un trafic en cours d'année, la réservation peut être annulée sous préavis de 30 jours, et les droits de réservation ne sont plus dûs après la durée du préavis.

Frais de dossier: 0 euros par contrat (inclus dans les droits de réservation).

Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	202.50 € + £ 135.00	1,822.50 € + £ 1,215.00	3,645 €/train
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	225.00 € + £ 150.00	2,025.00 € + £ 1,350.00	4,050 €/train
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	247.50 € + £ 165.00	2,227.50 € + £ 1,485.00	4,455 €/train
Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
période creuse	100 km/h	225.00 € + £ 150.00	2,025.00 € + £ 1,350.00	4,050 €/train
Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	337.50 € + £ 225.00	3,037.50 € + £ 2,025.00	6,075 €/train

Offre 1B

Train Journalier Réserve: Un passage aller simple fréquent (3 ou 4 nuits de semaine hors périodes de maintenance), chaque semaine restante du service horaire annuel, sur les mêmes sillons horaires réservés.

Cette offre 1B est identique à l'offre 1A accompagnée d'un avantage spécifique pour les trains fréquents (circulant 3 ou 4 nuits de semaine, hors périodes de maintenance, dans une direction donnée):

- les trains circulant 4 nuits de semaine peuvent bénéficier du prix réduit de l'offre 1B pour les trois nuits de maintenance (vendredi, samedi, et dimanche)
- les trains circulant 3 nuits de semaine peuvent bénéficier du prix réduit de l'offre 1B pour une nuit de maintenance (vendredi ou dimanche)

Frais de dossier: 0 euros par contrat (inclus dans les droits de réservation).

Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	202.50 € + £ 135.00	1,822.50 € + £ 1,215.00	3,645 €/train
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	225.00 € + £ 150.00	2,025.00 € + £ 1,350.00	4,050 €/train
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	247.50 € + £ 165.00	2,227.50 € + £ 1,485.00	4,455 €/train
Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
période creuse	100 km/h	225.00 € + £ 150.00	2,025.00 € + £ 1,350.00	4,050 €/train
Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 52 trains a/s /an)
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	225.00 € + £ 150.00	2,025.00 € + £ 1,350.00	4,050 €/train

Offre 2

Train Individuel Réserve: Un ou plusieurs passages aller simple sur un ou plusieurs sillons individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés dans le cadre d'une demande ad hoc au cours de l'horaire de service.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat d'accès (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le tunnel), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par train aller simple.

Frais de dossier: 7500 euros par contrat (ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons préétablis, dans la limite d'une commande par mois et par opérateur).

Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 1 tr/DR)
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	214.65 € + £ 143.10	1,931.85 € + £ 1,287.90	3,864 €/train
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	238.50 € + £ 159.00	2,146.50 € + £ 1,431.00	4,293 €/train
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	262.35 € + £ 174.90	2,361.15 € + £ 1,574.10	4,722 €/train
Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 1 tr/DR)
période creuse	100 km/h	238.50 € + £ 159.00	2,146.50 € + £ 1,431.00	4,293 €/train
Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR+DC /train a/s (base 1 tr/DR)
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	357.75 € + £ 238.50	3,219.75 € + £ 2,146.50	6,440 €/train

Offre 3

Train Supplémentaire Non-Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple sans réservation dans le service horaire annuel et sans planification 24h à l'avance au plus tard.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat d'accès (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le tunnel), et d'un droit de circulation par train aller simple. Ce prix s'applique notamment aux trains des offres 1 et 2 circulant en retard par rapport à l'horaire réservé au-delà du seuil de 10% des circulations annuelles de ce train (NB: les sillons de réinsertion pour les trains à 100km/h le jour sont exclusivement produits en temps réel et dédiés aux fins de régulation et ne peuvent être réservés.)

Frais de dossier: 7500 euros par contrat (ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis, dans la limite d'une commande par mois et par opérateur).

Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train @120 km/h & 140km/h	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
période creuse	120 km/h ou 140 km/h	2,227.50 € + £ 1,485.00	4,010 €/train
période intermédiaire	120 km/h ou 140 km/h	2,475.00 € + £ 1,650.00	4,455 €/train
période pointe	120 km/h ou 140 km/h	2,722.50 € + £ 1,815.00	4,901 €/train

Train @ 100 km/h	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
période creuse	100 km/h	2,475.00 € + £ 1,650.00	4,455 €/train
période intermédiaire	100 km/h	3,712.50 € + £ 2,475.00	6,683 €/train
période pointe	100 km/h	4,950.00 € + £ 3,300.00	8,910 €/train

Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
Toutes circulations @ 100 km/h	100 km/h	3,712.50 € + £ 2,475.00	6,683 €/train

Offre 4

Rapatriement de Locomotives Haut-Le-Pied: Un ou plusieurs passages aller simple de locomotives sans wagons sans réservation dans le service horaire annuel, avec planification 24h à l'avance au plus tard.

Ce prix d'accès aller simple est destiné aux besoins opérationnels de transferts de locomotives transmanche sans wagons entre la France et la Grande-Bretagne. Cette offre nécessite une réservation de sillon entre 72 heures et 24 heures avant le jour de circulation. Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat d'accès (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages ou sillons dans le tunnel) et d'un droit de circulation par train aller simple.

Le contrat peut être combiné avec les contrats des offres 1, 2 ou 3 pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas, les circulations de l'offre 4 ne sont soumises aux droits de circulation ci-dessous qu'au-delà du seuil de 50% des circulations annuelles de ces contrats, ces droits étant inclus dans les droits d'accès des contrats des offres 1, 2 et 3 en dessous de ce seuil (NB: le niveau du seuil a vocation à être réduit d'année en année).

Frais de dossier: 7500 euros par contrat (ces frais ne sont pas appliqués dans le cas d'une demande simple de sillons pré-établis, dans la limite d'une commande par mois et par opérateur).

Prix par train aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Périodes hors maintenance	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
Tous trains @120km/h ou 140km/h	120 km/h ou 140 km/h	1,125.00 € + £ 750.00	2,025 €/train
Périodes de maintenance	Vitesse de circulation	Droit de circulation par train a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DC /train a/s
Tous trains @ 100 km/h	100 km/h	2,250.00 € + £ 1,500.00	4,050 €/train

ANNEXE 4 DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU EUROTUNNEL - BAREME DE PRIX POUR LES TRAINS DE VOYAGEURS

A. Le barème est composé de 2 parties correspondant à 2 offres distinctes pour les trains de voyageurs:

Offre 1: Train Hebdomadaire Réserve: Un passage aller simple de trains de voyageurs chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines restantes de ce service horaire.

Offre 2: Train Individuel Réserve: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés dans le cadre d'une demande ad hoc au cours de l'horaire de service.

B. Le détail des prix est donné dans les pages qui suivent. Des frais de dossier seront facturés afin de couvrir les frais liés à la préparation des conditions opérationnelles et contractuelles ainsi qu'aux frais de gestion et facturation.

C. Les périodes de "pointe", "pointe soir", "creuses", "intermédiaires" et "maintenance" indiquées dans les offres 1 et 2 sont définies comme suit:

- Périodes intermédiaires: 7:00 -> 13:00 (heures CET - Central European Time)
- Périodes de pointe: 13:00 -> 17:00 et 22:00 -> 23:00 tous les jours, ainsi que le Samedi soir 17:00 -> 22h00
- Périodes de pointe du soir: 17:00 -> 22:00 sauf le Samedi soir
- Périodes creuses: 23:00 -> 7:00 sauf nuits de Vendredi à Samedi, de Samedi à Dimanche et de Dimanche à Lundi
- Périodes de maintenance: 23:00 -> 7:00 les nuits de Vendredi à Samedi, de Samedi à Dimanche et de Dimanche à Lundi habituellement

D. Les conditions de paiement sont les suivantes:

- Les droits de réservation par train sont exigibles à la signature du contrat entre l'entreprise ferroviaire et Eurotunnel. Ils sont payables au début du mois suivant le(s) jour(s) prévu(s) pour le passage du train (5ème jour ouvrable).
- Les droits de circulation par passager sont exigibles à la circulation du/des train(s) et payables au début du mois suivant le jour de circulation du/des train(s) (5ème jour ouvrable).
- Les frais de dossier, lorsqu'ils s'appliquent, sont exigibles à la signature du contrat d'accès et payables au début du mois suivant cette signature (5ème jour ouvrable).

E. Le prix du service de manœuvre fourni par Eurotunnel pour les trains en panne technique dans le Tunnel sous la Manche est de 7500 euros par train secouru. Il est payable au début du mois suivant le jour du service du manœuvre.

F. Les prix sont exprimés hors TVA et VAT (applicables chacune sur 50% de l'assiette) et autres taxes éventuellement exigibles au titre de la réglementation fiscale applicable. Le barème est présenté en livres et en euros, la facturation étant établie séparément dans chaque devise.

Offre 1

Train Hebdomadaire Réserve: Un passage aller simple de trains de voyageurs chaque semaine du service horaire annuel, les mêmes jours sur les mêmes sillons horaires réservés pour toutes les semaines restantes de ce service horaire.

La vitesse de circulation des trains de voyageurs de jour sera de 140 km/h ou de 160 km/h selon la disponibilité des sillons correspondants.
La vitesse de circulation des trains de voyageurs de nuit sera de 120 km/h en période creuse ou de 100 km/h en période de maintenance.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat d'accès (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages aller simple ou sillons dans le tunnel), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par passager aller simple.

Le contrat peut être combiné avec le contrat de l'offre 2 pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas les frais de dossier ne sont pas cumulés.

Frais de dossier: 7,500 euros par contrat (pour un ou plusieurs passages aller simple ou sillons aller simple dans un horaire de service).

Prix par train et par passager aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train de Voyageurs	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par passager a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR/train a/s + DC/passager a/s
période intermédiaire	160 km/h ou 140 km/h	2,400 € + £ 1,600	9.60 € + £ 6.40	4,320 €/train + 17.28 €/pax
période de pointe	160 km/h ou 140 km/h	2,400 € + £ 1,600	9.60 € + £ 6.40	4,320 €/train + 17.28 €/pax
période de pointe du soir	160 km/h ou 140 km/h	2,640 € + £ 1,760	9.60 € + £ 6.40	4,752 €/train + 17.28 €/pax
période creuse	120 km/h	2,160 € + £ 1,440	9.60 € + £ 6.40	3,888 €/train + 17.28 €/pax
période de maintenance	100 km/h	3,600 € + £ 2,400	9.60 € + £ 6.40	6,480 €/train + 17.28 €/pax

Offre 2

Train Individuel Réservé: Un ou plusieurs passages aller simple de trains de voyageurs sur un ou plusieurs sillons aller simple individuels réservés dans le service horaire annuel, ou réservés dans le cadre d'une demande ad hoc au cours de l'horaire de service.

La vitesse de circulation des trains de voyageurs de jour sera de 140 km/h ou de 160 km/h selon la disponibilité des sillons correspondants.
La vitesse de circulation des trains de voyageurs de nuit sera de 120 km/h en période creuse ou de 100 km/h en période de maintenance.

Le prix d'accès est constitué de frais de dossier par contrat d'accès (le contrat pouvant inclure un ou plusieurs passages aller simple ou sillons dans le tunnel), d'un droit de réservation par train aller simple et d'un droit de circulation par passager aller simple.

Le contrat peut être combiné avec le contrat de l'offre 1 pour ne faire qu'un seul contrat. Dans ce cas les frais de dossier ne sont pas cumulés.

Frais de dossier: 7,500 euros par contrat (pour un ou plusieurs passages aller simple ou sillons aller simple dans un horaire de service).

Prix par train et par passager aller simple: Les prix sont présentés en euros et en livres, la facturation étant établie dans les deux devises.

Train de Voyageurs	Vitesse de circulation	Droit de réservation par train a/s	Droit de circulation par passager a/s	Prix équivalent Euros combinés £1=1.20€ DR/train a/s + DC/passager a/s
période intermédiaire	160 km/h ou 140 km/h	2,640 € + £ 1,760	9.60 € + £ 6.40	4,752 €/train + 17.28 €/pax
période de pointe	160 km/h ou 140 km/h	2,640 € + £ 1,760	9.60 € + £ 6.40	4,752 €/train + 17.28 €/pax
période de pointe du soir	160 km/h ou 140 km/h	2,904 € + £ 1,936	9.60 € + £ 6.40	5,227 €/train + 17.28 €/pax
période creuse	120 km/h	2,376 € + £ 1,584	9.60 € + £ 6.40	4,277 €/train + 17.28 €/pax
période de maintenance	100 km/h	3,960 € + £ 2,640	9.60 € + £ 6.40	7,128 €/train + 17.28 €/pax