

FR



COMMISSION EUROPÉENNE
DG Concurrence

***Cas M.7449 - SNCF MOBILITIES / EUROSTAR
INTERNATIONAL LIMITED***

Le texte en langue française est le seul disponible et faisant foi.

**REGLEMENT (EC) n° 139/2004
SUR LES CONCENTRATIONS**

Article 6, paragraphe 1, point b), en liaison avec l'article 6,
paragraphe 2
date: 13/05/2015



Bruxelles, le 13.05.2015

C(2015)3405 final

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CE) n° 139/2004 concernant la non-divulgence des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale

VERSION PUBLIQUE

PROCEDURE DE CONTRÔLE DES
OPERATIONS DE CONCENTRATION

A la partie notifiante:

Madame, Monsieur,

Objet: Affaire M.7449 – SNCF MOBILITES / EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED
Décision de la Commission en application de l'article 6(1)(b) conjointement avec l'article 6(2) du règlement (CE) n°139/2004 du Conseil¹ et de l'article 57 de l'accord sur l'Espace économique européen²

- 1) Le 19 mars 2015, la Commission européenne a reçu notification, conformément à l'article 4 du Règlement sur les concentrations, d'un projet de concentration par lequel SNCF MOBILITES (France) acquiert, au sens de l'article 3(1)(b) du Règlement sur les concentrations, le contrôle exclusif d'Eurostar International Limited («EIL»), (Royaume-Uni) («l'Opération»). SNCF MOBILITES et EIL sont désignées ci-après «les Parties».

¹ JO 24 L du 29.1.2004, p.1 («le Règlement sur les concentrations»). Applicable à compter du 1^{er} décembre 2009, le traité sur le fonctionnement de l'Union («TFUE») a introduit divers changements, parmi lesquels le remplacement des termes «Communauté» par «Union» et «marché commun» par marché intérieur. Les termes du TFUE seront utilisés.

² JO L 1 du 31.1994, p. 3 (l'«Accord EEE»).

I. LES PARTIES

- 2) [CONFIDENTIEL] la Société Nationale des Chemins de fer Français («SNCF»), un établissement public à caractère industriel et commercial («EPIC») créé par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en 1983. Depuis le 1^{er} janvier 2015, en application de la loi portant réforme ferroviaire,³ l'EPIC SNCF a pris la dénomination SNCF MOBILITES. SNCF MOBILITES a notamment pour objet d'exploiter les services de transport ferroviaire de personnes sur le réseau ferré national et d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux.
- 3) EIL propose des services ferroviaires à travers le tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni, la France et la Belgique sous la marque « Eurostar ». Depuis 2010, EIL est une entreprise commune de plein exercice,⁴ contrôlée conjointement par SNCF MOBILITES (55%) et le Gouvernement britannique, agissant à travers son département en charge des finances publiques « Her Majesty's Treasury » (« HMT ») (40%).⁵ La Société Nationale des Chemins de fer Belges (la "SNCB") détient une participation minoritaire non contrôlante dans EIL à hauteur de 5%.

II. LA CONCENTRATION

- 4) En octobre 2014, HMT a rendu publique la décision de vendre sa participation dans EIL à un nouvel investisseur (« NI ») à l'issue d'une procédure de mise aux enchères.⁶
- 5) [CONFIDENTIEL] (« le nouveau Pacte d'actionnaires ») qui s'appliquera entre SNCF MOBILITES, la SNCB, EIL et NI à compter de la date de la réalisation de la vente par HMT de sa participation dans EIL.⁷ Moyennant le Protocole de l'Opération conclu entre SNCF MOBILITES, la SNCB et EIL, le nouveau Pacte d'actionnaires, qui précise les relations entre les nouveaux actionnaires d'EIL, [CONFIDENTIEL].⁸ Dans ces conditions, à la suite de la vente par HMT de sa participation dans EIL, le nouveau Pacte d'actionnaires remplacera le Pacte actuel entre SNCF, LCR/HMT, la SNCB et EIL.

³ Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, JORF n°0179 du 5 août 2014, p.12930, texte n°3.

⁴ Décision de la Commission européenne du 17 juin 2010 dans l'affaire M.5655, *SNCF / LCR / EIL*, ci-après « la décision M.5655 ».

⁵ Depuis le 18 juin 2014, HMT détient les parts d'EIL précédemment détenue par London Continental Railways ("LCR"), une autre entité contrôlée par le Gouvernement britannique.

⁶ Le 4 mars 2015 le Gouvernement britannique a annoncé avoir conclu un accord avec le consortium formé par la Caisse de Dépôt et de Placement du Québec (« CDPQ ») et par Hermès Infrastructure (« Hermès ») portant sur la vente de sa participation dans EIL. L'acquisition de cette participation minoritaire de CDPQ/Hermès dans le capital d'EIL a été notifiée au Bundeskartellamt, l'autorité de concurrence allemande. Le 14 avril 2015, le Bundeskartellamt a adopté une décision d'autorisation considérant que l'opération ne soulève aucun problème de concurrence (Décision B9-57/15).

⁷ Le nouveau Pacte d'actionnaires est annexé au *Transaction Protocol Deed* du 13 octobre 2015 («le Protocole»).

⁸ [CONFIDENTIEL].

- 6) En vertu du nouveau Pacte d'actionnaires, à l'issue de l'Opération, l'actionnariat de EIL sera ainsi composé : SNCF MOBILITES 55%, NI 40% et la SNCB 5 %.
- 7) Il ressort du nouveau Pacte d'actionnaires que le Conseil d'administration d'EIL sera composé de [Gouvernance d'EIL].
- 8) [Gouvernance d'EIL].
- 9) [Gouvernance d'EIL].⁹
- 10) Les décisions stratégiques, telles que l'approbation du plan d'affaires, l'approbation du budget, les décisions relatives à la nomination des directeurs exécutifs, [CONFIDENTIEL], ainsi que l'approbation de tout amendement ayant un impact financier supérieur à [CONFIDENTIEL] sont soumises à un vote à la majorité qualifiée de [CONFIDENTIEL] voix. Compte tenu du fait que SNCF MOBILITES, [CONFIDENTIEL], détiendra [CONFIDENTIEL] voix au sein du Conseil d'administration [CONFIDENTIEL], elle sera seule en mesure d'influencer les décisions stratégiques et la politique commerciale d'EIL.¹⁰
- 11) Par conséquent, SNCF MOBILITES détiendra de ce fait le contrôle exclusif d'EIL, conformément aux paragraphes 54 et suivants de la Communication juridictionnelle de la Commission.¹¹
- 12) Il ressort des éléments ci-dessus que sur le fondement du nouveau Pacte d'actionnaires, l'opération confère un contrôle exclusif d'EIL à SNCF MOBILITES et constitue de ce fait une concentration au sens de l'article 3, paragraphe 3, point b) du Règlement sur les concentrations.

III.DIMENSION UE

- 13) Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires mondial consolidé de plus de EUR 5 milliards¹² (SNCF: EUR 27 243 millions; EIL: 1 105 millions). Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans l'Union de plus de EUR 250 millions (SNCF: [CONFIDENTIEL], EIL:[CONFIDENTIEL]). Enfin, même si SNCF réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total en France, tel n'est pas le cas d'EIL.
- 14) L'opération notifiée a donc une dimension européenne selon l'article 1(2) du Règlement sur les concentrations.

⁹ [Gouvernance d'EIL].

¹⁰ NI n'est qu'en mesure de bloquer des décisions nécessitant une majorité qualifiée de [CONFIDENTIEL] voix telles que les décisions consistant en [CONFIDENTIEL]. Ces décisions ne constituent pas des décisions stratégiques au sens du Règlement sur les concentrations mais plutôt des décisions de nature à protéger les investissements financiers des actionnaires minoritaires.

¹¹ Communication consolidée sur la compétence de la Commission en vertu du règlement (CE) no 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises, JO C 43 du 21 février 2009.

¹² Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5 du Règlement sur les concentrations.

IV. DEFINITION DES MARCHES PERTINENTS

(a) Analyse par route internationale concernée

- 15) En l'espèce, les Parties considèrent que les effets de l'Opération doivent s'analyser sur la base du point à point ou Origine et Destination («O&D») et donc sur la base de deux routes, Londres-Paris et Londres-Bruxelles, comme dans la décision M. 5655.
- 16) Dans sa pratique décisionnelle concernant le transport international par rail de passagers la Commission a analysé les marchés sur la base du trajet entre le point d'origine et le point de destination («O&D»).¹³ Cette approche correspond aux considérations selon lesquelles différentes combinaisons de points d'origine et de points de destination ne sont pas substituables d'un point de vue de la demande.
- 17) La Commission considère que conformément à la décision M. 5655 les effets de l'Opération doivent s'analyser pour les besoins de la présente décision au niveau des routes (i) Londres-Paris et (ii) Londres-Bruxelles.

Distinction par catégorie de voyageur

- 18) Les Parties considèrent qu'une distinction par catégorie de voyageur n'est pas pertinente, en raison du nombre et de la diversité des critères qui interviennent lors du choix d'un mode de transport ou d'un type de billet, qui rendrait toute catégorisation approximative.¹⁴
- 19) Dans sa pratique décisionnelle¹⁵ la Commission a envisagé de distinguer entre deux catégories de voyageurs, (i) les voyageurs sensibles au facteur temps et (ii) les voyageurs non sensibles au facteur temps. Dans les deux affaires, la Commission a finalement laissé la question ouverte, l'issue de l'examen restant inchangée quelle que soit la définition de marché retenue.
- 20) En tout état de cause, pour les besoins de la présente décision il n'y a pas lieu de prendre une position définitive sur la question, les résultats de l'analyse concurrentielle restant inchangés quelle que soit la définition de marché retenue.

¹³ Décision de la Commission européenne n°M.5655 – *SNCF/ LCR/ Eurostar* du 17 juin 2010, paragraphes 15 et 16; Décision n°M.6150 – *Veolia transport / Trenitalia/ JV* du 20 juillet 2011, paragraphes 19 à 22. Décision de la Commission européenne n°M.1305 – *Eurostar* du 9 décembre 1998, paragraphe 22.

¹⁴ Par exemple, outre la sensibilité au facteur temps, doivent également être pris en compte le temps de parcours de «porte à porte» (y compris la durée pré/-post –acheminement), le coût, la variété et la flexibilité dans les horaires de départ et d'arrivée, le niveau de confort et les éventuels services accessoires, etc. Chacun des paramètres peut revêtir une importance différente selon les caractéristiques du passager et/ou du voyage (motifs de voyage, l'âge, la date de réservation ou d'achat du billet par rapport à la date du voyage, les offres promotionnelles, etc.).

¹⁵ Décision de la Commission européenne n° M.5655 – *SNCF / LCR / Eurostar* du 17 juin 2010, paragraphes 23 et suivants, n° M.6150 – *Veolia Transport / Trenitalia / JV* du 20 juillet 2011, paragraphes 17 et suivants, n° M.7011 – *SNCF/SNCB/Thalys* du 19 septembre 2013, paragraphes 47 et suivants.

Concurrence intermodale

- 21) Les Parties considèrent que sur les deux routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles le transport aérien (services réguliers et low-cost), les services de bus, la voiture (ainsi que le covoiturage) via le Shuttle et les services de ferry exerceraient chacun une pression concurrentielle importante (variable en fonction de la catégorie de passagers) sur l'activité d'EIL.¹⁶
- 22) Dans ses décisions précédentes¹⁷, la Commission a analysé la contrainte concurrentielle représentée par les transports aériens. Dans ses décisions, la Commission a reconnu que l'avion exerçait une pression réelle sur les trains et cela particulièrement pour les voyageurs sensibles au facteur temps.¹⁸ Pour autant, la Commission n'a pas tranché de manière définitive la question de l'inclusion ou non de l'avion dans le même marché que le train. De la même façon, la Commission a examiné, sans toutefois prendre position, la pression exercée par les autres modes de transport tels que la voiture.¹⁹
- 23) En tout état de cause, pour les besoins de la présente décision, il n'y a pas lieu de prendre une position définitive sur la question, les résultats de l'analyse concurrentielle restant inchangés quelle que soit la définition de marché retenue.

Conclusion

- 24) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les marchés pertinents peuvent être définis comme ceux du transport international ferroviaire de passagers à grande vitesse d'une part entre Londres et Paris et d'autre part entre Londres et Bruxelles. Concernant les autres possibles subdivisions des marchés, la Commission conclut que, pour les besoins de la présente décision, il n'y a pas lieu de prendre une position définitive sur la question, vu que les résultats de l'analyse concurrentielle restent inchangés quelle que soit la définition de marché retenue.

V. ANALYSE CONCURRENTIELLE

- 25) EIL opère des services à grande vitesse de transport international ferroviaire de passagers. En particulier, EIL exploite les deux axes principaux (i) Londres-Paris et

¹⁶ Par exemple, si une distinction est opérée entre les voyageurs sensibles et non sensibles au facteur temps, le transport aérien et le Shuttle opéré par Eurotunnel plc constitueraient des substituts efficaces pour les voyageurs sensibles aux temps de trajet.

¹⁷ Décision de la Commission européenne n° M.5655 – *SNCF / LCR / Eurostar* du 17 juin 2010, paragraphes 21 et suivants, n° M.6150 – *Veolia Transport / Trenitalia / JV* du 20 juillet 2011 paragraphes 26 et suivants, n° M.7011 – *SNCF/SNCB/Thalys* du 19 septembre 2013, paragraphes 62 et suivants.

¹⁸ En particulier, la Commission a considéré que tous les modes de transport ne sont pas substituables d'un point de vue de la demande. Décision de la Commission européenne n° M.5655 – *SNCF / LCR / Eurostar* du 17 juin 201, paragraphe 22.

¹⁹ Décision de la Commission européenne n° M.5655 – *SNCF / LCR / Eurostar* du 17 juin 201, paragraphe 29.

(ii) Londres-Bruxelles, y compris les arrêts à Ashford, Ebbsfleet, Lille Europe et Calais Frethun.²⁰

Analyse des routes concernées

- 26) Les Parties soulignent que l'Opération n'entraînera aucun chevauchement d'activités sur les deux marchés concernés (i.e. les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles), d'autant que SNCF MOBILITES n'exploite aucun service concurrent sur ces marchés. En outre, les Parties affirment que sur ces deux routes EIL affronte la concurrence des autres modes de transport, en particulier du transport aérien, la voiture (via les services de ferry à travers la Manche, le Shuttle et le co-voiturage) et le bus. Enfin, les Parties considèrent qu'il existe un degré important de concurrence potentielle sur les deux routes, en raison de la volonté affirmée par Deutsche Bahn et d'autres opérateurs ferroviaires de lancer des services dans un futur proche.
- 27) EIL est actuellement la seule entreprise ferroviaire («EF») offrant des services à grande vitesse de transport international ferroviaire de passagers sur les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles.²¹ Sur un marché incluant la concurrence intermodale exercée par le transport aérien, les parts de marché d'EIL, selon SNCF MOBILITES, sont de [70-80]% sur la route Londres-Paris et de [70-80]% sur la route Londres-Bruxelles.²²
- 28) En tout état de cause, il en résulte qu'EIL a une position forte sur ces deux marchés, qui est indicative de dominance. Par ailleurs, en ce qui concerne la concurrence potentielle, même si certains opérateurs ferroviaires ont annoncé leur intention de lancer des services en concurrence avec EIL sur les deux routes, aucun service n'a été lancé. Pendant l'enquête de marché, ces opérateurs ont affirmé que leurs projets d'entrer dans les deux routes ont été retardés et que le lancement des services ne pourra pas se réaliser dans l'immédiat, mais plutôt vers la fin de cette décennie.
- 29) Néanmoins, l'Opération n'entraînera aucun chevauchement d'activités sur les marchés concernés, parce que SNCF n'offre aucun service ferroviaire concurrent sur les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles.
- 30) En conclusion, la Commission considère que, d'un point de vue horizontal, l'Opération n'est pas de nature à soulever de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur, vu qu'elle n'entraînera aucun chevauchement d'activités additionnelles sur les marchés concernés par l'Opération.

²⁰ EIL propose des services de London St. Pancras à Paris Gare du Nord et de London St. Pancras à Bruxelles Gare du Midi. EIL propose également des services de Londres St. Pancras à Marne-la-Vallée-Chessy (Eurodisney) en France.

²¹ La situation est la même concernant les arrêts intermédiaires de ces deux routes, tels que Londres-Lille, pour lesquels en outre il n'y a pas des connexions aériennes directes.

²² Les parts de marchés d'EIL ont été calculées sur la base du nombre total de passagers, incluant ceux voyageant à partir de 5 aéroports de Londres (City, Gatwick, Heathrow, Luton and Stansted) à destination de Paris Orly et Charles de Gaulle et à destination de Bruxelles Zaventem, Charleroi et Anvers.

Relations verticales

- 31) Les Parties affirment que comme l'Opération consiste en un passage de contrôle conjoint à un contrôle exclusif de SNCF sur EIL, les incitations de SNCF MOBILITES à entrer dans des pratiques discriminatoires dans l'accès des tiers à l'infrastructure, comme identifiés par la Commission dans le cadre de sa décision M.5655, resteraient inchangées. Cependant, les Parties soulignent que, depuis la décision M. 5655, un nombre important de développements sur le plan normatif et réglementaire sont intervenus, renforçant les garanties d'accès non discriminatoire et équitable aux infrastructures en France, en Belgique et au Royaume-Uni. En particulier, les Parties mentionnent la directive 2012/34/EU (la «Directive») applicable à compter du 16 juin 2016,²³ l'évolution législative en France avec la réforme ferroviaire de 2014 et [CONFIDENTIEL]. Enfin, les Parties soulignent que, depuis novembre 2010, LCR a cédé HS1L à un consortium privé et donc qu'il n'y a plus de barrières à l'accès en ce qui concerne la gare de London St. Pancras, vu que le gestionnaire de London St. Pancras est désormais indépendant d'EIL.
- 32) Dans sa décision M. 5655, la Commission a conclu que, du fait qu'EIL, SNCF, LCR/HMT et la SNCB contrôlaient les infrastructures nécessaires à la fourniture des services ferroviaires de transport international à grande vitesse de passagers entre Londres et Paris et Londres et Bruxelles, l'Opération soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur. En particulier, la Commission a identifié le risque probable d'un verrouillage des marchés.
- 33) Pour cette raison, SNCF, LCR/HMT et la SNCB ont offert en 2010 des engagements pour répondre aux problèmes de concurrence identifiés, en s'assurant que chaque EF autorisée à fournir un service de transport international de passagers sous la Manche aurait accès: (i) aux services et aux espaces au sein des gares en France (Paris Gare du Nord, Lille Europe, Calais Frethun, Marne-la-Vallée-Chessy), au Royaume- Uni (London St Pancras) et en Belgique (Bruxelles Midi); aux centres de maintenance en France (Le Landy), au Royaume-Uni (Temple Mills) et en Belgique (Forest); ainsi qu' (iii) à certains sillons ferroviaires aux heures de pointe, sous certaines conditions.²⁴
- 34) Lors de l'enquête de marché menée par la Commission en vue d'analyser les effets de l'Opération sur les marchés concernés, la majorité des concurrents, des gérants d'infrastructure et des régulateurs ayant répondu à l'enquête de marché a indiqué que d'importantes barrières à l'accès existent, entravant l'entrée des concurrents d'EIL sur les routes concernées.²⁵

²³ Directive 2012/34/EU, du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), JO L 343 du 14 décembre 2012.

²⁴ Voir M.5655, paragraphes 63 et suivants.

²⁵ Voir les compte-rendus des conférences téléphoniques avec Trenitalia du 31 mars 2015, avec London Sleeper du 26 mars 2015, avec Deutsche Bahn du 3 mars 2015 et avec Eurotunnel du 26 mars 2015.

- 35) L'enquête de marché a indiqué que l'accès aux centres de maintenance, notamment à Temple Mills, est très difficile, en raison des contraintes de capacité.²⁶ Un concurrent a en particulier souligné que l'espace disponible à Temple Mills est occupé presque exclusivement par EIL.²⁷ Tous ceux qui ont répondu à l'enquête de marché ont indiqué que l'accès aux services et aux centres de maintenance est fondamental pour fournir des services de transport international de passagers sur les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles. En outre, l'accès aux centres de maintenance doit être garanti d'une façon équitable et non discriminatoire par le gestionnaire du centre, notamment par EIL, SNCF MOBILITES et la SNCB en ce qui concerne Temple Mills, Le Landy et Forest respectivement.
- 36) En outre, l'enquête de marché a révélé que l'accès aux gares et aux services au sein des gares peut être difficile en raison des limites de capacité en ce qui concerne l'accès non seulement aux passerelles internationales mais aussi aux services en gare et en particulier aux zones et services trans-manches (contrôle de passeports, zones d'attente internationales, billetteries). Vu que les gares françaises sont gérées par la division de SNCF Gares&Connexions et que la gare Bruxelles-Midi est gérée par la SNCB, un certain nombre de ceux qui ont répondu à l'enquête de marché ont exprimé des préoccupations concernant la possibilité d'y accéder à des termes équitables et non-discriminatoires. De plus, la présence d'un nouvel opérateur en gare demanderait des investissements considérables qui entraveraient l'entrée sur les marchés concernés par un concurrent d'EIL. Un concurrent a en particulier mentionné qu'il est très improbable que de tels investissements soient faits par SNCF, en raison des coûts encourus l'année passée pour permettre l'accès en gare de trains de SNCF MOBILITES toutes les 30 minutes.²⁸
- 37) En ce qui concerne l'accès aux services et aux espaces à la gare de London St Pancras, la majorité des personnes ayant répondu à l'enquête de marché a souligné que depuis que London St. Pancras est géré par une entreprise indépendante d'EIL, il n'y aurait plus de barrières à l'entrée créées par le lien entre le gestionnaire de l'infrastructure et EIL.²⁹ Ils ont affirmé que HS1L est désormais pleinement incitée à attirer de nouveaux opérateurs ferroviaires à London St Pancras et sur la ligne à haute vitesse anglaise en vue de maximiser son chiffre d'affaires et qu'il serait prêt à prendre toutes mesures nécessaires pour accorder l'accès aux nouvelles entreprises ferroviaires.³⁰
- 38) En ce qui concerne l'accès aux sillons, EIL, en sa fonction de seul opérateur actuel, a toujours conclu des accords qui lui garantissent l'accès aux sillons à grande vitesse.

²⁶ Dans les centres de maintenance les opérateurs ferroviaires offrant des services depuis la gare de London St.Pancras stationnent leurs rames pour effectuer des services de maintenance légère.

²⁷ Compte-rendu de la conversation téléphonique avec London Sleeper du 26 mars 2015.

²⁸ Compte rendu de la conversation téléphonique avec Eurotunnel du 26 mars 2015.

²⁹ Un concurrent a cependant souligné qu'une barrière à l'entrée peut être représentée par le nombre de passerelles qu'EIL utilise pour le stationnement de ses trains en gare. Compte rendu de la conversation téléphonique avec London Sleeper du 26 mars 2015.

³⁰ Compte rendu de la conversation téléphonique avec Deutsche Bahn du 3 mars 2015,

D'après l'enquête du marché, certains concurrents considèrent qu'en cas d'augmentation du nombre d'utilisateurs de l'infrastructure, ils pourraient être exclus de l'utilisation des sillons aux heures de pointe. Une telle situation constituerait une barrière à l'entrée additionnelle, notamment concernant les sillons au Royaume-Uni, où EIL a signé un accord pluriannuel avec HS1L, lui garantissant l'accès à un certain nombre de sillons par heure.³¹

- 39) Par ailleurs, un gestionnaire d'infrastructure ayant répondu à l'enquête de marché a indiqué que l'accès aux sillons reliant Bruxelles Midi à Bruxelles Nord peut être problématique en raison de la législation régissant le réseau ferroviaire belge. Selon une telle législation, l'axe reliant Bruxelles Nord à Bruxelles Midi, qui est utilisé aussi par les opérateurs ferroviaires internationaux, n'est pas considéré comme étant exclusivement une ligne internationale, ce qui fait que le gestionnaire du réseau n'aurait aucune obligation de donner priorité à un opérateur international par rapport à un opérateur offrant des services de transport ferroviaire régional de passagers.³²
- 40) En ce qui concerne l'impact de la législation applicable sur les conditions des marchés concernés, l'enquête de marché a indiqué que le seul cadre législatif et réglementaire actuel ne serait pas suffisant à lever les barrières à l'entrée spécifiquement identifiées et à garantir l'accès à de nouveaux opérateurs de transport international ferroviaire de passagers sur les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles. En particulier, les personnes ayant répondu à l'enquête de marché ont souligné que les engagements offerts lors de la décision M.5655 vont bien au-delà de ce qui est prévu dans le cadre législatif et réglementaire existant. Les dispositions législatives et réglementaires sont plus générales et semblent ne pas couvrir, en tout cas pas avec le même niveau de détail, les types et le nombre des services qui sont garantis dans les engagements et qui ont été spécifiquement offerts pour remédier aux effets anticoncurrentiels de l'opération en 2010.
- 41) Les personnes ayant répondu à l'enquête de marché ont indiqué que la directive refonte, qui entrera en vigueur le 16 juin 2015, n'apportera aucun changement significatif en ce qui concerne l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence.³³ En effet, l'article 13 de la directive refonte et son Annexe II ne vont pas significativement au-delà des dispositions de la directive 2001/14/EC, qui était applicable au moment de la décision M.5655.³⁴ En outre, l'impact de la directive refonte ne pourra être apprécié qu'après sa transposition dans chaque législation nationale.³⁵

31 Framework Track Access Agreement du 14 août 2009.

32 Compte rendu de la conversation téléphonique avec Eurotunnel du 26 mars 2015.

33 Compte rendu de la conversation téléphonique avec ORR du 30 mars 2015.

34 Article 14 et Annexe II de la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

35 Compte rendu des conversations téléphoniques avec Deutsche Bahn du 3 mars 2015 et avec Trenitalia du 31 mars 2015.

- 42) En France, certains éléments de la directive refonte sont déjà intégrés dans la loi française n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ("la Réforme ferroviaire"), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015.³⁶ Cependant, cette réforme résulte d'une nouvelle structure intégrée de SNCF, qui pourrait, du moins potentiellement, présenter des limites à la création d'un environnement effectivement concurrentiel.
- 43) La Réforme ferroviaire prévoit essentiellement un changement concernant le gestionnaire du réseau ferroviaire français (RFF). Avant la Réforme ferroviaire, RFF et SNCF étaient deux entités autonomes, notamment deux établissements publics à caractère industriel et commercial sous tutelle de l'Etat français: RFF gérait l'infrastructure, SNCF exploitait le transport. La Réforme ferroviaire a créé un nouveau groupe public ferroviaire, qui intègre, sous le chapeau d'un établissement public industriel et commercial (EPIC) nouvellement créé et nommé "SNCF", un premier EPIC en charge des fonctions réunies de gestion de l'infrastructure "SNCF Réseau" et un second EPIC en charge de l'exploitation de services de transport ferroviaire "SNCF MOBILITES". Dès le 1^{er} janvier 2015, SNCF Réseau et SNCF MOBILITES font désormais partie intégrante du groupe SNCF. L'Autorité de la concurrence française a exprimé ses préoccupations sur cette nouvelle structure. Pour l'Autorité, le risque existe que l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure pourrait ne pas être pleinement garantie et qu'à tout le moins elle soit réduite par rapport à la situation antérieure à la Réforme ferroviaire.³⁷
- 44) Par ailleurs, l'Autorité de la concurrence française a aussi soulevé des doutes concernant l'indépendance et la claire séparation des fonctions entre l'EF, SNCF MOBILITES, et Gares&Connexions, une entité en charge de la gestion de gares en France, elle-même une division de SNCF MOBILITES. Cette division fait l'objet d'une séparation comptable limitée qui, selon l'Autorité de la concurrence française, risquerait de ne pas être suffisante pour garantir l'accès non discriminatoire des services en gare à l'ensemble des opérateurs ferroviaires.
- 45) Suite aux commentaires de l'Autorité de la concurrence, les autorités françaises ont apporté certains changements aux premiers décrets d'application de la Réforme ferroviaire, sur lesquels l'Autorité ne s'est plus prononcée par la suite. En tout état de cause, force est de constater que la Réforme Ferroviaire n'est pas encore pleinement définie, car nombre des décrets d'application sont encore en cours de rédaction et d'adoption. Il en résulte que le cadre législatif et réglementaire français actuel n'apparaît pas suffisamment clair pour qu'on puisse en tirer la conclusion qu'il remédie aux barrières à l'accès identifiées lors de l'enquête de marché.

³⁶ Les aspects qui n'ont pas été inclus dans la Réforme ferroviaire feront l'objet d'une ordonnance omnibus de transposition de la directive refonte. Les adaptations du droit national qui concernent l'environnement concurrentiel et le cadre réglementaire du secteur ferroviaire ont été intégrés dans la loi et les décrets portant réforme ferroviaire. Les adaptations qui interviendront dans le cadre de l'ordonnance omnibus sont d'ordre technique.

³⁷ Communiqué de l'Autorité de la concurrence du 9 janvier 2015 « L'Autorité de la concurrence rend un avis sur quatre projets de décrets d'application de la loi portant réforme ferroviaire ». Cette recommandation n'a pas été suivie par le législateur français.

- 46) Ainsi, au regard des éléments qui précèdent, il peut être conclu que l'Opération est de nature à soulever des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur au regard de l'accès (i) aux services et aux espaces au seins de gares en France (Paris Gare du Nord, Lille Europe, Calais Frethun, Marne-la-Vallée-Chessy) et en Belgique (Bruxelles Midi); (ii) aux centres de maintenance en France (Le Landy), au Royaume-Uni (Temple Mills) et en Belgique (Forest); (iii) ainsi qu'à certains sillons ferroviaires aux heures de pointe, sous certaines conditions.

VI. ENGAGEMENTS

Les engagements proposés par EIL, SNCF MOBILITES et la SNCB

- 47) Lorsqu'une concentration soulève des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur comme la Commission l'a relevé au §47 supra, les Parties à la transaction peuvent proposer de modifier la transaction afin d'éliminer les doutes sérieux identifiés par la Commission. Pour remédier aux doutes sérieux identifiés, EIL et SNCF MOBILITES ont proposé des engagements le 21 avril 2015. Ces engagements, tels que successivement modifiés, sont de nature à éliminer les doutes sérieux identifiés par la Commission pour les raisons indiquées infra. En outre, la SNCB, qui dispose d'une participation minoritaire non contrôlante de 5% dans le capital de EIL et n'est pas partie à la transaction, s'est engagée de sa propre initiative à garantir l'accès aux services en gare et dans le centre de maintenance de Forest. Ces "engagements" pris séparément par une partie non notifiante sont de nature à répondre à certains doutes exprimés lors de l'enquête de marché et la Commission en prend acte. Les engagements offerts par les Parties d'une part et par la SNCB d'autre part sont ci-après appréciés par la Commission conjointement.
- 48) La Commission a procédé à un test de marché le 22 avril 2015 afin de consulter les acteurs du marché sur ces engagements.
- 49) Le 28 avril 2015, les Parties et la SNCB ont soumis une version révisée des engagements. Les changements offerts visent essentiellement à clarifier la description de certains services offerts ainsi que les procédures à suivre pour demander l'accès aux services en gare et aux centres de maintenance.
- 50) Le 8 mai 2015, sur la base des résultats de l'enquête de marché, les Parties et la SNCB ont soumis la version finale des engagements (ci-après «les Engagements finaux»), visant à pallier les faiblesses identifiées dans la version testée sur le marché. Parmi les changements apportés figurent: (i) la mise en conformité des systèmes de tarification pour les services en gare et aux centres de maintenance avec la directive refonte. A cette fin, une clause renvoyant aux dispositions de la directive et à sa transposition en droit national a été introduite à la place de la description détaillée des systèmes de tarification appliqués jusqu'à présent par les Parties et la SNCB; (ii) la réduction du délai pour introduire une demande d'accès programmé non occasionnel aux centres de maintenance Le Landy et Forest; (iii) un allongement de la durée des engagements, qui a été porté de cinq à sept ans; (iv) l'engagement des Parties et de la SNCB d'octroyer un contrat d'accès aux services en gare et / ou dans les centres de maintenance à toute EF qui en ferait la demande pendant la période de

validité des Engagements finaux. La durée de ces contrats sera établie par l'EF et sera comprise entre un an (minimum) et cinq ans (maximum) et en tout cas ne pourra pas dépasser dix ans à compter de la date d'adoption de la présente décision.

Description des Engagements finaux

- 51) Les Engagements finaux visent à assurer que chaque EF autorisée à fournir des services de transport international sous la Manche aurait accès: (i) aux services et aux espaces au sein des gares en France et en Belgique, qui pourraient être nécessaires pour fournir de tels services; (ii) aux centres de maintenance en France, au Royaume-Uni et en Belgique qui pourraient être nécessaires pour fournir de tels services; (iii) à certains sillons ferroviaires aux heures pointe, sous certaines conditions.

Accès aux services et espaces en gare

- 52) SNCF MOBILITES s'engage à donner accès à tout nouvel entrant, de manière équitable et non discriminatoire, aux services et aux espaces au sein des gares suivantes: Paris Gare du Nord (France), Lille Europe (France), Calais Frethun (France), Marne-la-Valée-Chessy (France). La SNCB s'engage aussi à donner accès aux services et aux espaces à la Gare du Midi (Belgique).
- 53) Les services en gare couvrent [CONFIDENTIEL] les services de base et les services transmanche tels que:
- a) la fourniture et l'entretien des bâtiments et des zones ouvertes au public, l'équipement et les services nécessaires pour l'accès des passagers aux trains (tels que l'accès aux espaces communs permettant les flux de passagers, l'accès aux salles d'attente, l'accueil général aux voyageurs, l'assistance aux personnes à mobilité réduite, la propreté de la gare, la sécurité, etc.);
 - b) la prestation de services d'informations aux passagers;
 - c) l'accès à la zone transmanche, comprenant (i) la réception dans la zone transmanche et l'accès des voyageurs aux trains, incluant le contrôle des passeports et de la sécurité, (ii) l'information des voyageurs et (iii) la gestion opérationnelle des flux de voyageurs.

- 54) La fourniture d'espaces ou de locaux dans les gares couvertes par les Engagements finaux comprend, par exemple, la fourniture des espaces pour installer des distributeurs de billets de train, des guichets de vente et des salles de repos pour le personnel.

Accès aux centres de maintenance

- 55) Les Parties et la SNCB s'engagent respectivement à garantir l'accès aux centres de maintenance en France (Le Landy), au Royaume-Uni (Temple Mills) et en Belgique (Forest). L'accès aux centres de maintenance comprend [CONFIDENTIEL] la fourniture des services tels que (i) le stationnement de nuit; (ii) l'entretien de trains; (iii) le nettoyage des trains; (iv) les opérations de maintenance légère sur les locomotives, les locotracteurs et les voitures de passagers.

Accès aux sillons

- 56) EIL s'engage à céder, à la suite d'une demande de capacité de la part de l'EF, un sillon pendant chacune des périodes d'heures de pointe (c'est-à-dire les départs entre 6h et 10h et entre 16h et 20h), dans chaque direction de chacune des routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles, pour lesquelles le demandeur n'a pas obtenu des sillons dans une fenêtre de 35 minutes autour du créneau horaire demandé.

Tarifification des services

- 57) Les Parties et la SNCB s'engagent à appliquer une tarification en conformité avec la directive refonte ainsi qu'avec les mesures de transposition pertinentes en droit national. En tout cas, les tarifs pour l'accès aux services couverts par les Engagements finaux doivent être appliqués de manière équitable, transparente et non-discriminatoire à l'ensemble des EF autorisées à exploiter un service de transport international de passagers transmanche.

Durée

- 58) Les Engagements finaux sont d'application pour une durée de sept ans. Dans cette période, les Parties et la SNCB s'engagent à octroyer des contrats d'accès aux services en gare et / ou dans les centres de maintenance à toute EF qui en ferait la demande pour une durée qui sera établie par l'EF même et qui sera comprise entre un an (minimum) et cinq ans (maximum) et en tout cas qui ne pourra pas dépasser dix ans à compter de l'adoption de la présente décision.

Analyse des Engagements finaux

- 59) Conformément au règlement sur les concentrations, la Commission n'est habilitée à accepter que les engagements qu'elle estime de nature à rendre la concentration notifiée compatible avec le marché commun et, partant, à empêcher une entrave significative à l'exercice d'une concurrence effective. Les engagements doivent résoudre entièrement les problèmes de concurrence et être complets et efficaces à tout point de vue. Les engagements doivent en outre pouvoir être mis en œuvre de façon effective et dans des délais rapides, les conditions de concurrence sur le marché n'étant pas préservées tant qu'ils ne sont pas réalisés.³⁸
- 60) Dans l'ensemble, les engagements proposés par les Parties et la SNCB ont reçu une évaluation positive par les concurrents et les autres acteurs du marché qui ont répondu à l'enquête de marché.
- 61) En ce qui concerne l'accès aux services et espaces au sein des gares en France et en Belgique, la majorité des concurrents ayant répondu à l'enquête de marché a indiqué que les engagements pris par SNCF MOBILITES et par la SNCB sont suffisants pour qu'une EF souhaitant entrer sur les deux routes puisse se livrer à une

³⁸ Communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement sur les concentrations et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission, paragraphe 9. [to be added reference to the OJ]

concurrence effective face à EIL.³⁹ Parmi les régulateurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ("ARAF") a fait part de ses préoccupations quant au fait que la tarification des gares françaises proposées par Gares&Connexions pour les horaires de services de 2015 et de 2016 doit être réexaminée en vue d'assurer un meilleur arbitrage entre la prévisibilité des tarifs pour les EF et l'intérêt d'une estimation au plus juste de certains paramètres constitutifs des charges et des tarifs. En outre, concernant la tarification des services transmanche, l'ARAF relève que, pour les gares qui ne sont pas desservies régulièrement (Paris-Nord, Lille-Europe, Marne-La-Vallée et Calais-Frethun), la facturation est forfaitaire sur la base du devis annuel présenté par Gares&Connexions.⁴⁰

- 62) Dans les Engagements finaux, les Parties et la SNCB s'engagent à appliquer une tarification des services en gare et aux centres de maintenance en conformité avec les dispositions de la Directive et les mesures de transposition en droit national pertinentes. Pour cela, les références aux systèmes de tarification actuellement appliqués par les Parties et la SNCB ont été supprimées. La Commission considère que ce changement répond aux préoccupations exprimées lors de l'enquête de marché et garantit la conformité des Engagements finaux avec la régulation applicable. En outre, la Commission estime qu'il relève de la compétence de l'ARAF de veiller au libre accès au marché, y compris au bienfondé de la tarification des services en gare. Sur ce point, il convient de préciser que les engagements complètent la législation et les procédures existantes en ajoutant des garanties ultérieures pour créer des conditions de concurrence équitables.
- 63) En ce qui concerne l'accès aux centres de maintenance en France, au Royaume-Uni et en Belgique, la majorité des concurrents ayant répondu à l'enquête de marché estime que les engagements proposés permettront à une EF d'accéder aux services de maintenance nécessaires pour fournir des services de transport ferroviaire international de passagers en concurrence avec Eurostar.⁴¹
- 64) Cependant, un concurrent a exprimé ses préoccupations quant à la proportionnalité des délais proposés pour introduire une demande d'admission occasionnelle aux centres de maintenance Le Landy (5 mois avant l'accès) et Forest (3 mois avant l'accès). Ces délais obligerait le nouvel entrant à demander l'accès occasionnel aux centres de maintenance trop tôt par rapport à la date d'admission effective, ce qui rendrait l'admission occasionnelle presque impraticable.⁴² Sur ce point, SNCF MOBILITES et la SNCB ont modifié leurs engagements en réduisant la durée du délai pour la présentation des demandes d'accès programmé d'admission occasionnelle aux centres de maintenance Le Landy et Forest de cinq et de trois mois respectivement à trois semaines avant l'accès du matériel roulant au centre. La

³⁹ Réponses au questionnaire "Market test commitments", question 1.1.

⁴⁰ Réponse d'ARAF au questionnaire "Market test commitments", question 1.1.

⁴¹ Réponses au questionnaire "Market test commitments", question 2.

⁴² Réponses au questionnaire "Market test commitments", questions 2.1 et 6.

Commission considère que cette modification est suffisante pour répondre aux préoccupations exprimées lors de l'enquête.

- 65) En outre, l'ARAF a aussi fait part de ses préoccupations quant au fait que la tarification de certains services (tels que les frais d'inspection commune préalable et de rédaction d'un plan de prévention des risques) effectués au centre de maintenance Le Landy seraient facturés d'une façon discriminatoire vis-à-vis des nouveaux entrants.⁴³ Sur ce point, SNCF MOBILITES s'est engagée à appliquer une tarification des services offerts à Le Landy en conformité avec les dispositions de la Directive et les mesures de transposition en droit national pertinentes. Pour cela, les références aux systèmes de tarification actuellement appliqués par SNCF MOBILITES ont été supprimées. La Commission considère que ce changement répond aux préoccupations exprimées lors de l'enquête de marché et garantit la conformité des Engagements finaux avec la régulation applicable. En outre, la Commission note qu'il relève de la compétence de l'ARAF de veiller au libre accès au marché, y compris au bienfondé de la tarification des services en gares. Sur ce point, il convient de préciser que les engagements complètent la législation et les procédures existantes en ajoutant des garanties ultérieures pour créer des conditions de concurrence équitables.
- 66) En ce qui concerne l'accès aux sillons ferroviaires, une majorité des acteurs ayant répondu à l'enquête de marché estime que les engagements pris par EIL sont appropriés et suffisants pour lever les barrières à l'allocation des sillons aux heures de pointe.⁴⁴
- 67) En ce qui concerne la durée des engagements proposés, une majorité des entreprises ayant répondu à l'enquête de marché considère que la durée de cinq ans à compter de l'adoption de la présente décision n'est pas appropriée ni suffisante à lever les barrières identifiées sur les marchés concernés en raison du temps requis pour obtenir le matériel roulant et les certifications nécessaires à fournir des services de transport ferroviaire international de passagers, ainsi qu'en raison des investissements considérables que toute EF souhaitant commencer de tels services doit encourir. Pour cela, les Engagements finaux ont été étendu de cinq à sept ans. La Commission considère que la durée des engagements offerte est appropriée à réduire les barrières à l'accès identifiées et à favoriser, dans le future proche, l'entrée d'au moins une EF qui pourra offrir une alternative concurrentielle crédible aux services offerts par EIL dans les marchés concernés.
- 68) En ce qui concerne les contrats d'accès aux services au sein des gares et aux centres de maintenance, presque toutes les entités ayant répondu à l'enquête de marché ont indiqué que la durée proposée de cinq ans maximum est appropriée, compte tenu, entre autres, de l'ampleur des investissements nécessaires à un nouvel entrant pour entrer sur le marché. Il ressort de l'enquête de marché que seul un contrat d'une durée

⁴³ Réponses au questionnaire "Market test commitments", question 2.1.

⁴⁴ Réponses au questionnaire "Market test commitments", question 4.

pluriannuelle pourrait permettre de récupérer les investissements effectués et donc de stimuler l'entrée d'une EF.⁴⁵

- 69) Pour répondre aux préoccupations concernant la nécessité d'assurer que tout nouvel entrant puisse raisonnablement s'attendre à recouvrer les investissements encourus à moyen terme, les Parties et la SNCB ont modifié les engagements. Pendant la période de validité des Engagements finaux, les Parties et la SNCB s'engagent à octroyer des contrats d'accès aux services en gare et/ou dans les centres de maintenance à toute EF qui en ferait la demande pour une durée qui sera établie par l'EF même. La durée de ces contrats sera comprise entre un an (minimum) et cinq ans (maximum) et en tout cas ne pourra pas dépasser dix ans à compter de l'adoption de la présente décision.
- 70) Par ailleurs, les acteurs du marché ont considéré que la condition, selon laquelle ces contrats seront conclus sous réserve que le nouvel entrant ait obtenu des sillons ferroviaires dans la programmation annuelle en question, est proportionnée.⁴⁶
- 71) Enfin, la majorité des acteurs du marché ayant répondu à l'enquête a indiqué que les engagements proposés vont au-delà des dispositions de la directive refonte, car ils visent spécifiquement à lever les barrières à l'accès qui entravent l'entrée sur les marchés concernés.⁴⁷ Sur ce point, il convient de préciser que les Engagements finaux complètent le cadre législatif et réglementaire existant, en offrant des garanties supplémentaires à une EF souhaitant fournir des services de transport international de passagers en concurrence avec EIL.

Conclusion

- 72) La Commission considère que les Engagements finaux sont appropriés et suffisants à éliminer tous les doutes sérieux soulevés. En levant les barrières à l'accès identifiées, les Engagements finaux facilitent l'entrée à tout nouvel entrant et donc, ce faisant, ils permettent à toute EF d'offrir des services de transport ferroviaire international de passagers compétitifs et viables sur les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles.

VII. CONDITIONS ET CHARGES

- 73) Conformément à l'article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa, du Règlement sur les concentrations, la Commission peut assortir sa décision de conditions et de charges destinées à assurer que les entreprises concernées se conforment aux engagements qu'elles ont pris à son égard en vue de rendre la concentration compatible avec le marché intérieur.
- 74) Le respect des mesures entraînant la modification structurelle du marché est une condition, tandis que les mesures d'application qui sont nécessaires pour parvenir à

⁴⁵ Réponses au questionnaire "Market test commitments", question 7.

⁴⁶ Réponses au questionnaire "Market test commitments", questions 9, 10 et 11.

⁴⁷ Réponses au questionnaire "Market test commitments", question 15.

ce résultat constituent, de manière générale, des charges pour les parties. Lorsqu'une condition n'est pas remplie, la décision de la Commission déclarant la concentration compatible avec le marché intérieur n'est plus valable. Si les entreprises concernées contreviennent à une charge dont est assortie la présente décision, la Commission peut révoquer sa décision conformément à l'article 8, paragraphe 6, du Règlement sur les concentrations. Les entreprises concernées peuvent faire l'objet d'amendes et d'astreintes en application de l'article 14, paragraphe 2, et l'article 15, paragraphe 1, du Règlement sur les concentrations.

- 75) Conformément à la distinction entre conditions et charges, toutes les sections des Engagements finaux qui se réfèrent aux engagements pris par EIL et SNCF MOBILITES sont considérées comme des charges au sens de l'article 8, paragraphe 2, du Règlement sur les concentrations. Le texte des Engagements finaux est repris dans son intégralité à l'annexe de la présente décision et en fait partie intégrante.

VIII. CONCLUSION

- 76) La Commission européenne a décidé, pour les raisons exposées ci-dessus, de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur et avec l'accord EEE. La présente décision est adoptée en application combinée des articles 6, paragraphe 1, point b) et 6, paragraphe 2, du Règlement sur les concentrations et de l'article 57 de l'accord EEE.

Par la Commission

(Signé)

Margrethe VESTAGER

Membre de la Commission

Dépôt et envoi par email
Commission européenne
DG Concurrence - Greffe Concentrations
Place Madou, 1
1210 Saint-Josse-ten-Noode
Belgique

AFFAIRE M.7449 - SNCF MOBILITES / EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED

ENGAGEMENTS À L'ÉGARD DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Conformément à l'article 6, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (ci-après le « règlement sur les concentrations »), SNCF MOBILITES, Eurostar International Limited (« EIL ») et la Société Nationale des Chemins de fer Belges (« la SNCB ») prennent les engagements suivants (ci-après les « Engagements ») à l'égard de la Commission européenne (ci-après la « Commission ») en vue de rendre la restructuration de la participation de SNCF MOBILITES dans EIL, qui se traduit par le passage d'un contrôle conjoint à un contrôle exclusif de SNCF MOBILITES sur EIL, compatible avec le marché intérieur et le fonctionnement de l'accord EEE.

Le présent texte doit être interprété à la lumière de la décision prise par la Commission en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations déclarant la concentration compatible avec le marché intérieur et le fonctionnement de l'accord EEE (ci-après la « décision »), dans le cadre général du droit de l'Union européenne, et en particulier à la lumière du règlement sur les concentrations, ainsi que par référence à la communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission (ci-après la « communication sur les mesures correctives »).

1.1.1. Définitions

1. En vue de la mise en œuvre des présents Engagements, les termes ci-dessous auront la signification suivante :

Autorité d'appel : désigne les régulateurs nationaux respectifs, en France, au Royaume-Uni et en Belgique.

Décision : désigne la décision de la Commission européenne (ci-après « Commission ») autorisant l'opération M.7449.

Date Effective : désigne la date d'adoption de la Décision par la Commission.

Document de Référence des Gares (« DRG ») : désigne le document servant à la mise en œuvre des exigences d'un accès transparent et non-discriminatoire aux gares en France. Ce document présente les grands principes qui régissent les relations entre SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions » d'une part, SNCF RESEAU d'autre part, et les Entreprises Ferroviaires/Candidats Autorisés qui demandent à bénéficier de l'accès par le réseau aux gares de voyageurs ouvertes au public, y compris les quais et les haltes, et leurs bâtiments, ainsi que des services fournis en gare.

Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (« GGEF ») : désigne l'interlocuteur unique en France pour l'ensemble des demandes de prestations en gares des entreprises ferroviaires qui a été constitué le 1er mars 2013 au sein de l'équipe Stratégie et Finances du siège de la branche Gares & Connexions de SNCF MOBILITES. Il est chargé de la commercialisation des services en gare du réseau ferré français aux EF. Il assure le suivi en termes de respect des échéances conformément au DRG, de traçabilité des demandes et de respect des principes de confidentialité réciproque. Il est garant de l'instruction des demandes en coordination avec les experts métiers et les représentants des agences.

Entreprise Ferroviaire (« EF ») : désigne toute entreprise publique ou privée, titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont la principale activité consiste à fournir des services de transport ferroviaire de passagers à la condition que cette entreprise assure la traction ; cela inclut également les entreprises qui ne fournissent que les services de traction.

Mandataire : désigne une ou plusieurs personne(s) physique(s) ou morale(s), indépendante des Parties, qui possède les qualifications nécessaires pour l'accomplissement de son mandat et en particulier une expertise professionnelle reconnue dans le secteur du transport ferroviaire (par exemple en tant qu'ancien employé d'une EF ou d'un gestionnaire d'infrastructure, employé actuel ou passé d'une association industrielle, d'un organisme de régulation ou d'une agence gouvernementale ou en tant que consultant). Il ne doit pas avoir été ni ne doit se retrouver en situation de conflit d'intérêts. Il est approuvé par la Commission et désigné par les Parties ; et son devoir est de s'assurer que les Parties respectent les conditions et les obligations jointes à la Décision.

Observations : réception des observations des Parties au cours de la procédure de résolution accélérée des litiges.

Parties : SNCF MOBILITES, Eurostar International Limited (« EIL »), Société Nationale des Chemins de fer Belges (la « SNCB »).

Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires (« PSEF ») : cette plateforme est l'interlocuteur des entreprises ferroviaires désirant obtenir des prestations qui sont fournies par SNCF MOBILITES (en dehors des gares). Elle est également séparée de fait de SNCF MOBILITES (locaux séparés, moyens matériels et humains dédiés, etc.). La PSEF est soumise à des règles de confidentialité. Son rôle est de faciliter l'obtention par les entreprises ferroviaires de toutes les prestations de SNCF MOBILITES auxquelles elles ont droit grâce à un guichet unique et d'accompagner les nouvelles entreprises ferroviaires et les aider à identifier les services dont elles ont besoin.

1.1.2. Objet des Engagements proposés par les Parties

2. Les présents Engagements proposés par SNCF MOBILITES, EIL et la SNCB constituent un cadre détaillé qui complète les dispositions réglementaires existantes, s'assurant que chaque EF autorisée à fournir un service de transport international de passagers sous la Manche aura accès de manière équitable et non-discriminatoire :

- aux services et aux espaces au sein des gares en France (Paris Gare du Nord, Lille Europe, Calais Frethun, Marne-la-Vallée-Chessy) et en Belgique (Bruxelles Midi) qui pourraient être nécessaires pour fournir de tels services ;
- aux centres de maintenance en France (Le Landy), au Royaume-Uni (Temple Mills) et en Belgique (Forest) qui pourraient être nécessaires pour fournir de tels services ;

- à certains sillons ferroviaires aux heures de pointe, sous certaines conditions.
3. Pour les services dans les gares et centres de maintenance visés ci-dessus, SNCF MOBILITES, EIL et la SNCB s'engagent à appliquer une tarification en conformité avec la Directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) ainsi qu'avec les mesures de transposition pertinentes en droit national.
 4. Ces Engagements doivent être interprétés au regard de l'objectif global de faciliter l'entrée des EF souhaitant fournir un service de transport international de passagers sous la Manche.

I. Engagements de SNCF MOBILITES

5. L'article L.2122-9 du Code des transports, tel que modifié par la loi n°2014-872 du 4 août 2014, et l'article 2 du Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire disposent que les EF qui sont autorisées à opérer des services de transport doivent avoir accès à l'intégralité du réseau ferré, y compris aux infrastructures de services pertinentes, dans des conditions équitables et non-discriminatoires.
 6. En vue d'assurer le respect de ces principes, toute EF considérant qu'elle a été l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de limiter l'accès au réseau ferré, y compris aux installations de services, telles que les gares et les centres de maintenance, a la possibilité au moyen de la procédure de règlement de différends d'en référer à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (« ARAF »). Cette dernière adopte une décision dans les deux (2) mois après réception d'un dossier complet.
 7. Il convient, par ailleurs, de rappeler que l'ARAF peut, en cas de non-respect par un gestionnaire d'infrastructure de service ou d'une entreprise ferroviaire d'une obligation lui incombant, mettre en demeure ce dernier de s'y conformer. Le non-respect de cette mise en demeure pouvant donner lieu à une notification des griefs et une saisine de la commission des sanctions qui, le cas échéant, peut infliger notamment une amende à la partie mise en cause.
 8. C'est dans ce cadre juridique que SNCF MOBILITES propose les Engagements suivants.
- ### **A. Engagements concernant l'accès dans les gares de passagers aux services nécessaires à l'exploitation d'un service de transport sous la Manche**
9. Les gares de passagers concernées par les présents Engagements en France sont celles utilisées aux fins de proposer un service Eurostar. Ces gares sont :
 - Paris Gare du Nord,
 - Lille Europe,
 - Calais Frethun, et
 - Marne-la-Vallée-Chessy.
 10. Les informations concernant ces gares sont disponibles sur le site internet suivant :
 11. Ces gares sont la propriété de l'Etat français et ont été affectées – à l'exception de certains espaces particuliers tels que les quais - à SNCF MOBILITES, qui doit respecter les règles relatives au domaine public ferroviaire.

12. Le Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire (confirmé par l'article 25 du décret du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF MOBILITES), a institué la branche « Gares & Connexions » de SNCF comme direction autonome chargée d'assurer la gestion des gares de voyageurs. Un Guichet d'Accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (GGEF) a par ailleurs été constitué le 1^{er} mars 2013 au sein de l'équipe Stratégie et Finances du siège de la branche « Gares & Connexions » en vue d'assurer un accès non-discriminatoire aux EF qui souhaiteraient avoir accès aux services dans ces gares.
13. Conformément à l'article 2 du Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés se voient proposer de manière transparente et non-discriminatoire un service de base et le cas échéant d'autres prestations. Le service de base comprend le transport de voyageurs sous la manche. Il est détaillé à l'article 4, I. du décret. SNCF MOBILITES s'engage et veille à ce que Gares & Connexions, dans les gares mentionnées ci-dessus, donne accès aux services nécessaires pour opérer un service de transport international de passagers transmanche.
14. S'il n'existe pas ou peu d'espace ou de capacité disponible au moment de la demande de mise à disposition des services listés ci-dessus, SNCF MOBILITES / Gares & Connexions doit rendre cet espace ou ces capacités disponibles, pour garantir que ces services pourront être fournis conformément à l'article 2 du décret cité ci-dessus. Si nécessaire, les dispositions existantes dans les gares sont modifiées dans la mesure de ce qui est économiquement raisonnable.

Identification des services devant être fournis aux EF en vertu des présents Engagements.

15. Les services concernés par les présents Engagements comprennent les services suivants:

i. Service de base

16. Le service de base comprend:
 - La fourniture et l'entretien des bâtiments et des zones ouvertes au public, l'équipement et les services nécessaires pour l'accès des passagers aux trains. Ceci comprend, par exemple, des espaces communs permettant les flux de passagers, des espaces partagés et des salles d'attente, du mobilier de gare (bancs, sièges, poubelles, etc.), l'accès aux passerelles, l'accès aux passages souterrains, les escaliers-roulants, les ascenseurs, les portes automatiques, l'accueil général aux voyageurs (la signalétique en gare, l'informations sur les services disponibles en gare, l'inter-modalité et les services ferroviaires jusqu'à et depuis la gare), l'assistance aux personnes à mobilité réduite, la propreté de la gare, la sécurité et des services divers (tels qu'une consigne, un bureau des objets trouvés, des toilettes, des chariots à bagages pour les passagers, etc.)¹
 - La fourniture de services permettant la gestion opérationnelle des flux de passagers en gare. Cela consiste à gérer les aspects opérationnels des flux de passagers en gare. Il s'agit d'organiser le fonctionnement de la gare et de gérer les conséquences des flux de passagers en résultant, au sein de l'espace sous son contrôle.

¹ Certaines de ces installations relèvent de SNCF RESEAU.

- La prestation de services d'informations aux passagers. Cela consiste en des informations écrites (signalétique, affichage des horaires et des quais) et/ou orales, qui incluent les informations de sécurité ainsi que les informations statiques et/ou dynamiques (information en temps-réel, flash-info). Les informations en gare devront s'appuyer sur des systèmes d'information dynamiques et sur la signalétique, qui devront être situés tout le long des parcours empruntés par les passagers entre la ville, la gare et les quais.
 - La fourniture de services permettant les livraisons de traiteurs / services de restauration pour les trains à Paris Gare du Nord.
17. A la demande des EF, SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions » leur fournit toute information nécessaire concernant les conditions auxquelles ces services peuvent être fournis.
18. Le contenu détaillé de ces services pour les gares concernées par les présents Engagements figure en **Annexe 1**, et est également disponible dans le Document de Référence des Gares publié chaque année et disponible à l'adresse suivante : http://www.rff.fr/public/force_download.php?dir=IMG&url=DRR_2015mod_-_Annexe_9_1_DRG_complet_final.pdf

ii. Services transmanches (accès à la zone Transmanche)

19. Afin de remplir les conditions strictes imposées aux EF souhaitant fournir un service de transport international de passagers sous la Manche, en lien avec les formalités applicables à l'entrée / la sortie de l'espace Schengen, toute EF doit se voir garantir un accès équitable et non-discriminatoire à la zone dédiée Transmanche, qui est réservée dans chacune des gares couvertes par le présent Engagement.
20. L'accès à la zone Transmanche comprend les services suivants :
- Réception dans la zone Transmanche et accès des voyageurs aux trains : ces services comprennent par exemple la gestion du site (bâtiments, surfaces, installations, équipements et infrastructures pour les voyageurs), gestion de l'accueil et de la zone d'accès de la gare et accès aux services pour la zone de contrôle des passeports et de la sécurité, la réunion et la supervision des obligations en matière de sécurité et les relations avec les autorités nationales ;
 - Information des voyageurs dans la zone Transmanche : ceci inclut la gestion des informations pour les voyageurs en gare (information fixe, systèmes de signalétique, systèmes d'information en temps-réel, annonces de flash-info) ;
 - Gestion opérationnelle de la zone Transmanche : ces services incluent la gestion opérationnelle des flux de voyageurs.
21. Ces services sont nécessaires en vue de fournir un service de transport international de passagers sous la Manche et sont complémentaires du service de base pour l'accès en gare tel que décrit ci-dessus.

iii. La fourniture d'espaces ou de locaux dans les gares couvertes par les présents Engagements.

22. L'espace ou les locaux dans les gares couvertes par les présents Engagements, qui sont nécessaires aux EF pour exercer leurs activités à l'intérieur de la gare (espaces pour installer des distributeurs de billets de train, guichets de vente, salles de repos pour le personnel,

espaces pour la réalisation de services techniques incluant avitaillement et nettoyage, etc.) sont mis à leur disposition.

23. L'espace et les locaux sont attribués par SNCF MOBILITES /« Gares & Connexions » au regard des objectifs de la demande (salle proche des flux de passagers pour des locaux destinés à la vente) sous réserve des contraintes opérationnelles qui y sont relatives.
24. En pratique, SNCF MOBILITES / « Gares & Connexion » fournit l'accès à un ou plusieurs sites :
 - dont l'espace est conforme aux besoins opérationnels de l'EF et qui permet à l'EF d'installer son personnel dans des conditions de confort suffisantes ;
 - dont le positionnement au sein de la gare est cohérent avec l'activité envisagée par l'EF (ventes ou activités administratives/de back office).
25. L'emplacement de ces espaces et locaux est établi conformément au plan d'occupation de la gare, dans le but d'assurer que les services qui sont essentiels à l'accueil et la gestion des passagers (espaces d'attente, espace d'accueil, vente de billets et services commerciaux de base, etc.) sont proches des flux de passagers.
26. La mise à disposition de ces installations est couverte par un contrat spécifique avec SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions ». Ce contrat ne doit pas être considéré comme un bail commercial, mais comme une convention d'occupation temporaire accordant la mise à disposition une partie du domaine public et est donc soumis aux règles du code de la propriété des personnes publiques. De tels contrats sont conclus *intuitu personae* et ne peuvent donc pas être transférés gratuitement ou cédés à un tiers.

a) Procédure de demande d'accès aux services dans les gares couvertes par les présents Engagements.

i. Prérequis pour avoir accès aux gares couvertes par ces Engagements.

27. Tous les services en gare sont couverts par un contrat entre les EF et SNCF MOBILITES /« Gares & Connexions ». Un tel contrat stipule les conditions générales et particulières régissant la prestation de services et les modalités pratiques permettant aux EF d'avoir accès aux services.

ii. Procédure pour introduire une demande.

28. Toutes les demandes doivent être soumises par écrit au GGEF, dont les coordonnées sont les suivantes :

Guichet d'accès aux Gares pour les Entreprises Ferroviaires (GGEF)

Gares & Connexions

Direction Stratégie et Finances

16, avenue d'Ivry - 75013 Paris

+33 1 80 50 92 95

Guichet.gares@snf.fr

Du lundi au vendredi ; 9h-12h et 14h-17h

29. **Service régulier.** Toute demande pour un service régulier pour une période de l'année donnée, faite en vue d'obtenir les sillons ferroviaires correspondants, doit être soumise au plus tard avant le mois d'avril de l'année précédente afin d'identifier la liste des gares auxquelles l'EF souhaite accéder, et pour que SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions » puisse anticiper au mieux la qualité de service et les aménagements nécessaires.
30. La commande ferme correspondant à un service régulier doit intervenir au plus tard en septembre de l'année précédente, lorsque les réponses de SNCF RESEAU aux demandes de sillons présentées par les EF sont consolidées.
31. A cette date, l'EF doit fournir au GGEF les informations additionnelles suivantes pour lui permettre de planifier ses services et de remplir ses fonctions au mieux et dans le respect de la plus grande sécurité, en particulier au regard de l'obligation d'information et de la gestion des flux de passagers :
- les données nécessaires à l'information de la clientèle (numéro des trains, logo de l'EF, services à bord, accessibilité, signalisation),
 - la capacité du convoi arrivant en gare,
 - les particularités d'exploitation du train (avitaillement, trains transportant des personnes malades, etc.),
 - les coordonnées du ou des interlocuteurs de référence en mesure de répondre à toute demande de précisions,
 - les services développés ayant un impact sur l'exploitation en gare (accueil spécifique, etc.).
32. Pour tout détail manquant, le GGEF prend contact avec la personne indiquée par l'EF. Les informations supplémentaires doivent alors être transmises dans un délai de cinq (5) jours ouvrés afin de permettre au GGEF de fournir ses services dans les meilleures conditions possibles.
33. SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions » s'engage à répondre et à engager les discussions sur les services demandés via le GGEF dans un délai maximal de trois (3) semaines, et à transmettre une réponse motivée dans un délai de trois (3) mois à partir de la date de réception de la demande complète d'une EF.
34. **Demandes occasionnelles.** Dans l'éventualité de demandes occasionnelles pour l'utilisation de gares présentées au GGEF mais n'entrant pas dans le champ de ces conditions générales, SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions » devra s'efforcer de proposer un service de qualité optimale. Les EF devront déposer leur demande au moins six (6) semaines avant que le premier train ne commence son service. Dans de tels cas, SNCF MOBILITES / « Gares & Connexions » s'engage à répondre dans un délai de trois (3) semaines, à la condition que la demande contienne tous les détails nécessaires pour ce cas particulier.

B. Engagements relatifs à l'accès au centre de maintenance du Landy

35. Le centre de maintenance couvert par le présent Engagement est le centre de maintenance du Landy, qui est géré par SNCF MOBILITES.
36. La « PSEF » constitue le point d'entrée pour toute EF qui souhaite avoir accès à ce centre de maintenance.

37. En conformité avec les dispositions des articles 2 et 9 du Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, SNCF MOBILITES s'engage à octroyer l'accès aux installations du centre de maintenance du Landy pour les opérations de maintenance légères de manière transparente et non-discriminatoire.
38. S'il n'y a pas ou pas assez d'espace ou de capacité au centre de maintenance du Landy au moment de la demande, SNCF MOBILITES s'engage à rendre l'espace ou les capacités disponibles dans la mesure de ce qui est raisonnablement requis. Dans ce cas précis, il est convenu qu'une demande raisonnable consiste pour SNCF MOBILITES à donner accès au centre du Landy à un train à tout moment donné dans une période de 24h.

a. Identification des services devant être fournis aux EF en vertu du présent Engagement

39. Les services concernés par le présent Engagement comprennent, en particulier, les services suivants :

i. Accès aux installations au centre de maintenance du centre du Landy pour les opérations de maintenance légère réalisées par l'EF.

40. Sous réserve de la compatibilité des équipements dans les installations du centre de maintenance du Landy avec le matériel roulant d'une EF, l'accès à ces installations est octroyé à l'EF pour les services suivants :

(i) **Stationnement de nuit.** SNCF MOBILITES fournit des services de stationnement de nuit, soit :

- au Landy "Sud", à condition que les trains des EF aient besoin d'une maintenance légère et puissent être déplacés, sur demande, par les conducteurs des EF, afin de permettre à d'autres trains de bénéficier, si nécessaire, d'une maintenance légère ;
- au Landy "Pleyel", où l'EF doit assurer la sécurité de ses trains sur la base d'un contrat négocié avec une société spécialisée dans la prestation de tels services.

(ii) **Fourniture de services :**

- Vidange des toilettes ;
- Remplacement des liquides ;
- Plein d'eau ;
- Vérifications visuelles ;
- Remplacement du sable.

(iii) **Nettoyage**

- Nettoyage extérieur avec un auto-laveur ;
- Nettoyage extérieur manuel ;
- Nettoyage intérieur.

(iv) *Opérations de maintenance légère sur les locomotives, les locotracteurs et les voitures de passagers*

- Vérifications ;
- Diagnostics ;
- Remplacement rapide de pièces détachées ; et
- Autres opérations rapides.

ii. *Accès aux installations au centre de maintenance du Landy pour les opérations de maintenance légère effectuées par SNCF MOBILITES*

41. L'accès aux installations est octroyé à l'EF pour les services de reprofilage effectués par SNCF MOBILITES. Ce service consiste à utiliser un tour en fosse afin de réaligner les essieux d'un véhicule d'une EF, lorsque les essieux présentent un défaut.

b. Procédure d'accès au centre de maintenance du Landy

i. Prérequis pour avoir accès au centre de maintenance.

42. L'accès au centre de maintenance du Landy n'est possible que si le matériel roulant de l'EF demandant l'accès est techniquement compatible avec les installations du centre (en termes de longueur des rames/quais, etc.).

43. Si le matériel roulant d'une EF ayant demandé l'accès au centre de maintenance du Landy n'est pas compatible avec les équipements à disposition dans ce centre et ses installations, SNCF MOBILITES s'engage, sur demande d'une EF, à effectuer les travaux d'aménagement nécessaires, dans un délai raisonnable, à condition que :

- une demande complète et motivée ait été transmise à la PSEF ;
- ces travaux d'aménagement soient techniquement et financièrement réalisables;
- ces travaux d'aménagement ne résultent pas en une rupture importante, une désorganisation ou une dégradation des opérations quotidiennes du centre;
- ces travaux d'aménagement n'aient pas d'impact significatif sur le roulement du matériel roulant au sein du centre du Landy ;
- l'EF finance à l'avance les investissements nécessaires et supporte l'ensemble des coûts liés à ces investissements, y compris ceux liés à la désorganisation du centre pendant les travaux.

44. Avant qu'un accès aux installations de maintenance du centre du Landy ne soit autorisé, un contrat entre SNCF MOBILITES et l'EF doit être signé. Un tel contrat stipule les conditions générales et spécifiques régissant les conditions d'accès aux installations du centre de maintenance du centre du Landy pour les opérations de maintenance légères qui sont réalisées par l'EF ou SNCF MOBILITES.

ii. Procédure pour introduire une demande

45. Toute demande doit être adressée par écrit à la PSEF dont les coordonnées sont les suivantes :

Plateforme de Services aux Entreprises Ferroviaires

40, avenue des Terroirs de France

75611 PARIS CEDEX

<http://www.psef.sncf.com/>

services.psef@sncf.fr

Tél : (+33) (0) 970 80 91 24

Fax : (+33) (0) 171 93 82 20

46. **Accès programmable.** Pour une admission régulière, l'EF doit introduire sa demande de contrat auprès de la PSEF sept (7) mois avant le début des opérations. Une fois la demande enregistrée, SNCF / PSEF s'engage à entrer en discussions sur les services demandés et à adresser à l'EF une proposition de contrat dans un délai maximal d'un (1) mois. A compter de la date de transmission du projet de contrat par SNCF, l'EF dispose d'un délai d'un (1) mois pour étudier et accepter le contrat.
47. La commande locale confirmant la demande de prestation doit être passée par l'EF dans un délai de cinq (5) mois avant la date de réalisation de la prestation. Une réponse motivée est fournie dans un délai d'un (1) mois à partir de la date de réception de la demande complète d'une EF.
48. Pour une admission occasionnelle, et lorsqu'elle dispose d'un contrat, l'EF doit introduire sa demande au moins trois (3) semaines avant que le matériel roulant n'accède au centre de maintenance, la demande est alors étudiée en fonction du plan de charge du centre d'entretien.
49. **Accès non-programmable.** Un accès non-programmable doit rester exceptionnel et correspondre à un besoin entièrement inattendu. L'EF envoie sa demande d'accès aux services liés à la maintenance de son matériel roulant à la PSEF. Cette dernière doit répondre dans un délai raisonnable, en tenant compte des besoins spécifiques du demandeur et, dans tous les cas, dans un délai de deux (2) jours ouvrés après la réception de la demande, pour une réalisation de la prestation dans un délai maximal d'une (1) semaine glissante (J+8 calendaires) à partir de la date de demande de l'EF.

II. Engagements d'EIL

A. Engagement relatif à la prestation de services au centre de maintenance de Temple Mills

50. L'article 7 des Règlements ferroviaires de 2005 (au Royaume-Uni) dispose que l'accès aux services doit être accordé aux EF de manière non-discriminatoire.
51. Sans préjudice des dispositions figurant au paragraphe 3, EIL précise que toutes les dispositions relatives à l'accès et la tarification dans les engagements d'EIL doivent également être interprétées comme faisant référence aux règlements britanniques transposant la directive 2012/34/UE, quand elles seront applicables.
52. C'est dans ce cadre juridique qu'EIL prend l'Engagement suivant, relatif au centre de maintenance de Temple Mills, qui est géré par EIL.

53. Conformément aux Règlements ferroviaires de 2005, EIL s'engage à donner accès aux services de maintenance légère de Temple Mills à des conditions équitables et non-discriminatoires.
54. Si l'espace ou la capacité de Temple Mills se révèle insuffisant ou inexistant au moment de la demande, EIL s'engage, dans la mesure du raisonnable, à rendre disponible de l'espace ou de la capacité. Dans ce contexte particulier, il est convenu qu'une exigence raisonnable consistera pour EIL à accorder l'accès à Temple Mills à un train à tout moment donné dans une période de 24h.

a. Identification des types de services qui font l'objet du présent Engagement

55. Les services suivants à Temple Mills seront proposés par EIL aux EF, autorisées à fournir un service de transport de voyageurs transmanche, à des conditions équitables et non-discriminatoires, sous réserve de la compatibilité technique avec le dépôt et son équipement :

(i) *Stationnement des trains*

- Sur des voies découvertes dans une installation sécurisée.

(ii) *Entretien*

- Vidange des toilettes ;
- Remplacement des liquides ;
- Remplissage d'eau ;
- Inspections visuelles ;
- Remplacement du sable.

(iii) *Nettoyage*

- Nettoyage extérieur avec un système de nettoyage automatique ;
- Nettoyage extérieur manuel ;
- Nettoyage intérieur.

(iv) *Sûreté*

- Services de sûreté en ligne avec le Channel Tunnel (Security) Order de 1994 (sous réserve de l'approbation des dispositions par le « Department for Transport »).

(v) *Maintenance*

- Mise en œuvre des travaux de maintenance qui sont normalement effectués à un intervalle régulier de 12 mois ou moins pour préparer les locomotives ou autre matériel roulant au service.

(vi) *Services sur les roues*

- Réparation des roues ;
- Contrôle par ultra-sons des essieux ;
- Changement de bogie ;
- Reprofilage des roues.

(vii) *Services annexes*

- Accès à des sanitaires pour les chauffeurs.

b. Procédure pour demander une prestation de services au centre de maintenance de Temple Mills

i. Accord pour l'accès au dépôt

56. Tous les services effectués dans ce centre de maintenance doivent être couverts par l'adhésion de l'EF à un accord pour l'accès au dépôt. Cet accord est basé sur l'accord modèle réglementé pour l'utilisation du réseau conventionnel en Grande-Bretagne, qui a été approuvé par l'ORR. Par ailleurs, l'accord pour l'accès au dépôt conclu avec chaque utilisateur du dépôt doit faire l'objet d'un accord préalable de l'ORR. Les appels concernant les services peuvent être effectués auprès de l'ORR.

ii. Procédure d'introduction d'une demande

57. L'EF introduit sa demande s'agissant des accès programmés auprès d'EIL pas moins de douze (12) mois avant le début prévu des opérations. EIL répond et commence les discussions dans les trois (3) semaines suivant la réception d'une telle demande. EIL doit rendre sa décision dans les trois (3) mois suivant la réception de la demande.
58. Lorsqu'un accès aux services de maintenance de Temple Mills a été octroyé sur une base planifiée, l'EF peut formuler une demande d'accès non-planifiée en-dehors desdites plages horaires. Cependant, l'accès non-planifié doit demeurer l'exception et n'être utilisé que pour répondre à des besoins complètement inattendus. Les demandes d'accès non-planifié d'une EF doivent être adressées à EIL deux (2) semaines avant la date d'accès demandée, et EIL prend une décision dans un délai de cinq (5) jours ouvrables après la réception de la demande (ou dans le délai plus court qui serait raisonnablement envisageable en cas d'urgence).
59. Toutes les demandes devront être adressées à l'adresse suivante :

Chief Executive Officer
Eurostar International Limited
Times House, 5 Bravingtons Walk
Regent Quarter London N1 9AW United Kingdom
Tél: +44 (0) 207 843 55 00
Site internet: www.eurostar.com

B. Engagement d'EIL concernant les sillons aux heures de pointe

60. Les présents Engagement visent à s'assurer qu'une EF internationale obtienne les « Sillons Concernés » (tels que définis au paragraphe 63 ci-dessous). EIL participera au processus de programmation et, si nécessaire, renoncera à son sillon tel que requis au paragraphe 63 ci-dessous afin de contribuer de son mieux à ce résultat.
61. La Directive 2012/34/UE et les règles applicables au Royaume-Uni, en France et en Belgique régissent l'accès aux infrastructures où il a été fait état de saturation.
62. C'est dans ce cadre juridique qu'EIL prend le présent Engagement.

63. EIL s'engage à céder, à la suite d'une demande de capacité de la part de l'EF, un sillon pendant chacune de ces périodes d'heures de pointes telles que définies ci-dessous, dans chaque direction de chacune des routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles pour lesquelles le demandeur n'a pas obtenu un (de) tel(s) sillon(s), dans une fenêtre de 35 minutes autour du créneau horaire demandé, sous réserve de la condition suivante :

Les procédures, y compris les procédures d'appel pertinentes, établies par les gestionnaires d'infrastructure pertinents et les règlements d'application pertinents au Royaume-Uni, en France et en Belgique sur l'allocation de sillons ferroviaires doivent avoir été suivies, sans qu'il soit possible de satisfaire de manière adéquate la demande d'un sillon par l'EF après coordination entre les sillons demandés et consultation avec cette EF, au moins 3 mois et 3 semaines avant l'introduction de la programmation annuelle pertinente pour lui permettre d'opérer un service international de passagers :

- pendant chacune des deux périodes de pointe (c'est-à-dire les départs entre 6h et 10h et entre 16h et 20h) ; et
 - dans une fenêtre de 35 minutes autour du créneau horaire demandé ; et
 - dans chaque direction de chacune des routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles et
 - pour lesquels l'EF a demandé des sillons le même jour de la semaine pendant 80% d'un exercice annuel complet (les « Sillons Concernés »).
64. Pour éviter toute ambiguïté, la référence faite au paragraphe 63 ci-dessus à la nécessité pour les procédures pertinentes d'avoir été suivies ne nécessite pas qu'un gestionnaire d'infrastructure ait déclaré que l'infrastructure était saturée.
65. Cet Engagement s'applique uniquement si le demandeur a participé de bonne foi aux procédures d'allocations susmentionnées, y compris pendant le processus d'allocation.
66. EIL s'engage également, lorsqu'elle soumet ses demandes de sillons pour ses besoins commerciaux propres, à ne pas agir en un sens qui aurait pour objet de bloquer l'allocation des sillons aux autres EF internationales.
67. Cet Engagement est considéré comme rempli pour toute programmation annuelle à partir du moment où toute autre EF qu'EIL s'est vue allouer un sillon pendant chaque période d'heures de pointes dans une fenêtre de 35 minutes, dans chaque direction, sur les routes Londres-Paris et Londres-Bruxelles ou si le demandeur a refusé de formuler une demande de capacité pour le sillon cédé par EIL (à moins qu'EIL soit capable de conserver un(de) tel(s) sillon(s) concédé(s)). Si EIL a cédé un sillon qui est par la suite alloué à une EF autre qu'une EF internationale, EIL est obligée de céder encore un autre sillon à moins qu'elle puisse démontrer qu'il est fortement probable qu'un tel sillon ne serait pas attribué à une EF internationale.
68. En lien avec cet Engagement, les litiges éventuels afférents à l'accès à l'infrastructure en Grande-Bretagne seront traités, en première instance, conformément au Règlement 29 des Règlements ferroviaires de 2005.

III. Engagements de la SNCB

69. Conformément à la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges et l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les EF² ont un accès garanti aux services de gares et aux centres de maintenance du matériel roulant de manière non-discriminatoire³.
70. Une EF qui estime avoir fait l'objet d'un traitement discriminatoire est en mesure d'en référer au Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles National (*SRTF*). L'indépendance de cette autorité était déjà garantie par l'arrêté royal du 19 mai 2009 et a été renforcée par l'arrêté royal du 21 décembre 2013.
71. C'est dans ce cadre juridique que la SNCB propose les Engagements suivants à l'égard de toute entreprise ferroviaire autorisée à opérer un transport international de passagers utilisant le Tunnel sous la Manche.

A) Engagement concernant l'accès aux services de la SNCB en lien avec la gare de Bruxelles Midi

a. Identification des services

i. Services en gare

72. La SNCB s'est vue attribuer la gestion des gares belges, et par conséquent de la Gare de Bruxelles Midi, par la loi du 30 août 2013 précitée, avec effet au 1^{er} janvier 2014.⁴ L'arrêté royal du 21 décembre 2013, applicable depuis le 1er janvier 2014 et transposant partiellement la Directive 2012/34/UE (*Directive 2012/34*)⁵, confirme le principe selon lequel toute EF a le droit d'accéder aux services rendus en gare et d'obtenir des espaces destinés à la vente de billets et habilite le Roi à détailler la procédure à suivre. SNCB a ainsi préparé des Conditions Générales (document reprenant la procédure et les conditions d'accès des tiers aux services de gare de la SNCB), qui seront publiées dès que le Régulateur se sera prononcé sur certains aspects de la procédure prévue.
73. Outre ces services ouverts à toute entreprise ferroviaire habilitée à desservir la gare de Bruxelles Midi, la SNCB fournira à toute EF autorisée à opérer un service de transport international de passagers utilisant le Tunnel sous la Manche, l'espace nécessaire pour lui permettre d'exercer ses activités dans des conditions objectives et non-discriminatoires. Les principes suivants seront appliqués :

² En pratique, les EF offrant des services de transport international puisque le transport intérieur n'est pas encore libéralisé en Belgique.

³ Tel qu'indiqué en annexe 15 du Form CO, le principe d'accès non-discriminatoire aux gares est prévu par la loi du 30 août 2013. Le principe d'accès non-discriminatoire aux ateliers de maintenance du matériel roulant sera également inclus dans la loi transposant l'annexe II de la Directive 2012/34, dont l'adoption est prévue au plus tard le 16 juin 2015.

⁴ SNCB a repris les droits et obligations de SNCB Holding suite à la réorganisation des structures du groupe SNCB, qui a pris effet au 1^{er} janvier 2014.

⁵ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), JO L 342/32 du 14 décembre 2012.

- s'il y a suffisamment d'espace disponible, l'opérateur se verra garantir un droit d'occupation immédiat ;
- A défaut d'espace disponible suffisant, la SNCB devra examiner la façon dont elle peut répondre à la demande de l'opérateur en question. Si nécessaire, les droits d'occupation existants pourront être amendés.

74. L'espace visé au paragraphe 73 et auquel un nouvel entrant pourra demander l'accès inclut l'espace nécessaire pour un guichet de vente de billets, un espace pour des guichets automatiques de billets, etc.

75. Par conséquent, toute EF qui souhaitera obtenir un tel accès aura le droit de le requérir auprès de la SNCB.

ii. Services spécifiques liés au terminal transmanche

76. Dans le terminal transmanche de la gare de Bruxelles Midi, un certain nombre de services sont offerts par différentes parties :

- (i) Gestion de la station : Assistance des passagers Eurostar pour l'enregistrement et gestion de la fluidité du trafic des voyageurs dans le terminal. Ce service est fourni par SNCB ;
- (ii) Contrôles d'identité par la police fédérale belge ;
- (iii) Opération de dispositifs à rayons-x (contrôle des bagages) par SNCB. Ce service est une obligation de service public imposé à SNCB, pour lequel elle reçoit un subside. Cette obligation est liée à la nature du terminal transmanche et non à la nature des transporteurs utilisant le terminal ;
- (iv) Contrôle des frontières par les services d'immigration britanniques.

77. La SNCB s'engage à fournir les services décrits au paragraphe 76 (i) et (iii) de manière équitable et non-discriminatoire à toute EF autorisée à exploiter des activités de transport de passager transmanche.

b. Procédure de demande d'accès aux services de la SNCB en lien avec la gare de Bruxelles Midi conformément à cet Engagement

i. Prérequis pour l'accès aux services

78. Tous les services seront fournis sur la base d'un contrat entre l'EF et la SNCB.

ii. Procédure pour adresser la demande

79. Toutes les demandes d'accès aux services en gare de Bruxelles-Midi doivent être soumises par écrit à la Direction Marketing & Sales Europe de la SNCB, 40 avenue de la Porte de Hal, 1060 Bruxelles.

80. *Demande pour un service régulier.* Toute demande d'accès aux services en gare pour un service régulier concernant une année donnée devra être faite avant le 15 septembre de l'année

précédente au plus tard, sous réserve de l'obtention du ou des sillons ferroviaires correspondant auprès d'Infrabel. A cette date, l'EF devra fournir à la SNCB les informations additionnelles suivantes pour lui permettre de programmer ses services et de remplir ses fonctions le mieux possible et en complète sécurité, notamment au regard de la gestion des flux de passagers :

- les informations nécessaires pour les voyageurs (accessibilité, signalisation) ;
- la capacité des trains arrivant en gare ;
- les caractéristiques particulières du train (services de restauration dans le train, trains assurant le transport de passagers malade, etc.) ;
- les coordonnées des personnes à contacter pour obtenir de plus amples informations ;
- les autres services offerts ayant un impact sur la gestion de la gare (réception particulière, etc.).

81. Pour tout détail manquant, SNCB devra contacter la personne indiquée par l'EF. Les données non préalablement fournies devront l'être dans les cinq (5) jours ouvrables pour autoriser SNCB à fournir ses services dans les meilleures conditions.
82. SNCB s'engage à entamer des discussions avec l'EF qui le souhaite dans un délai maximum de trois (3) semaines qui suivent la réception de la demande. SNCB s'engage à donner une réponse motivée dans un délai maximum de trois (3) mois suivant la réception de la demande complète du requérant.
83. **Requête occasionnelle.** En cas de demande occasionnelle pour l'accès à la gare de Bruxelles Midi à la SNCB, cette dernière devra faire de son mieux pour fournir la meilleure qualité de service possible. Les EF devront adresser leurs demandes au moins trois (3) mois avant la circulation du premier train. Dans de telles situations, SNCB s'engage à répondre dans les trois (3) semaines, à condition que la demande contienne tous les détails nécessaires s'agissant du cas d'espèce.

B) Engagement pour l'accès au centre de maintenance de Forest

84. Le centre de maintenance concerné par cet Engagement en Belgique est le centre de maintenance de Forest, qui est géré par la SNCB.
85. La SNCB s'engage à rendre, dans des conditions équitables et non-discriminatoires, ce centre disponible aux EF souhaitant obtenir des services de maintenance légère pour leurs trains opérant un service de transport international de passagers utilisant le Tunnel sous la Manche.
86. S'il n'y a pas ou pas assez d'espace ou de capacité au centre de maintenance de Forest au moment de la demande, la SNCB s'engage à libérer de l'espace et des capacités dans une limite raisonnable. Dans ce contexte particulier, il est établi qu'une demande raisonnable serait pour la SNCB de permettre l'accès au centre de Forest pour un train à tout moment au cours d'une période de 24 heures.

a. Identification des services à fournir aux EF en application des présents Engagements

87. Les services couverts par ces Engagements incluent, en particulier, les services suivants :

i. Accès aux services du centre de maintenance de Forest pour les opérations de maintenance légère réalisées par l'EF

88. Sous réserve de la compatibilité des équipements dans les services du centre de maintenance de Forest avec le matériel roulant de l'EF, l'accès aux installations sera accordé à l'EF afin d'effectuer les opérations de maintenance suivantes :

- Les opérations de nettoyage (comprenant le nettoyage intérieur, le lavage du pare-brise, le remplissage du liquide de nettoyage des vitres et le nettoyage du train) et la vidange des toilettes ;
- Les opérations de maintenance légère (contrôles, diagnostics, changement rapide de pièces remplaçables et autres interventions rapides) ;
- Le stationnement des rames à l'entretien.

ii. Accès aux services du centre de maintenance de Forest pour les opérations de maintenance légère conduites par SNCB

89. L'accès aux services sera accordé aux EF pour les services de rééquilibrage effectués par la SNCB. Ce service consistera à utiliser un tour afin de reprofiler l'essieu d'un véhicule d'une EF lorsque l'essieu présente un défaut.

b. Procédure pour demander l'accès au centre de maintenance de Forest

90. Toutes les demandes doivent être soumises par écrit à la Direction Marketing & Sales - Europe de la SNCB, 40 avenue de la Porte de Hal, 1060 Bruxelles.

91. Deux types de services différents doivent être distingués.

92. **Les accès programmés.** L'admission peut être régulière (admission d'un véhicule entre deux trajets commerciaux à une fréquence donnée) ou occasionnelle (l'admission n'est pas régulière mais peut être prévue et programmée). Pour une admission régulière, l'EF devra introduire une demande auprès de la SNCB dans les douze (12) mois avant le début des opérations. SNCB s'engage à répondre et à entrer en discussion à propos de la demande dans un délai maximal de trois (3) semaines. la SNCB s'engage à fournir une réponse motivée dans un délai maximum de trois (3) mois suivant la date à laquelle un dossier complet a été introduit.

93. Pour une admission occasionnelle, et lorsqu'elle a un contrat, l'EF devra introduire une demande auprès de la SNCB au moins trois (3) semaines avant que le matériel roulant n'entre dans le centre de maintenance.

94. **Accès non programmé.** Les accès non programmés devraient rester une exception et correspondre à un besoin complètement imprévu. L'EF devrait envoyer sa demande d'accès aux services en lien avec la maintenance du matériel roulant de la SNCB dans les plus brefs délais.

95. Un tel événement exceptionnel peut survenir sur la ligne (incident) lorsqu'il empêche par exemple le matériel roulant d'être remis en service sans une intervention ou une évaluation des dommages.

1.1.3. Conditions d'exécution des Engagements

I. Mandataire chargé du contrôle des Engagements

A. Procédure de nomination

96. Les Parties ont désigné des Mandataires chargés du contrôle des engagements pris le 17 juin 2010 dans l'affaire M.5655. Dans ce contexte, SNCF MOBILITES, EIL et SNCB proposent que ces Mandataires soient reconduits dans leurs fonctions pour le contrôle des présents Engagements. Il s'agit de :

- Patrick de Bonnières (Advolis Paris) pour les engagements de SNCF MOBILITES ;
- Chris Bolt pour les engagements d'EIL ;
- Antoni Vassileff (Advolis Bruxelles) pour les engagements de la SNCB.

B. Fonctions du Mandataire

97. Le Mandataire s'acquitte de ses fonctions et obligations pour garantir le respect des Engagements. La Commission peut, de sa propre initiative ou à la demande du Mandataire ou des Parties, donner tout ordre ou instruction au Mandataire afin d'assurer le respect des conditions et charges liées à la Décision.

98. En particulier, en cas de litige entre les Parties et une EF demandant l'accès à l'un des services couverts par les présents Engagements, le Mandataire, sur demande de l'EF concernée ou d'une des Parties, délivre un avis d'expert contraignant concernant la portée exacte des obligations des Parties vis-à-vis de l'EF concernée au titre des présents Engagements, conformément aux règles et à la procédure prévues sous la Section II ci-dessous.

99. Le Mandataire chargé du contrôle doit :

- (i) s'assurer du respect par les Parties des conditions et des obligations énumérées dans les présents Engagements ;
- (ii) proposer aux Parties les mesures qu'il juge nécessaire pour garantir le respect par les Parties des conditions et charges liées à la Décision ;
- (iii) transmet à la Commission, avec envoi simultané d'une version non confidentielle aux Parties, dans les quinze jours suivant la fin de chaque année, un rapport écrit, rédigé en français s'agissant de SNCF MOBILITES et en anglais s'agissant d'EIL et de la SNCB, afin que la Commission puisse évaluer si les obligations jointes à la Décision ont été pleinement respectées. Le rapport inclut les développements en lien avec les Engagements afin que la Commission puisse évaluer si les Parties respectent leurs obligations au titre de ces Engagements ;
- (iv) transmet, en plus de ces rapports périodiques, des rapports ponctuels à la Commission, avec envoi simultané d'une version non confidentielle aux Parties, s'il parvient à la conclusion fondée que les Parties ne respectent pas les présents Engagements.

100. Dans l'accomplissement de ses missions, le Mandataire doit nécessairement prendre en considération le cadre règlementaire applicable dans les juridictions pertinentes, ainsi que les recommandations, décisions, avis, etc., adoptés par les régulateurs nationaux.

C. Devoirs et obligations des Parties

101. Les Parties apportent au Mandataire toute la coopération, l'assistance et l'information, y compris les copies de toute documentation pertinente, dont celui-ci pourrait raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter de ses tâches. Le Mandataire a pleinement accès aux livres comptables, registres, documents, personnel d'encadrement ou autre, installations, sites et informations techniques des Parties nécessaires pour remplir sa mission dans le cadre des Engagements. Les Parties mettent à la disposition du Mandataire un ou plusieurs bureaux dans leurs locaux et se rendent disponibles pour des réunions afin de fournir au Mandataire tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.
102. Les Parties indemnisent le Mandataire ainsi que ses salariés et agents (chacun représentant une « Partie Indemnisée ») et renoncent à toute prétention à l'égard de chacune de ces parties; et par conséquent acceptent de garantir les parties indemnisées contre toute responsabilité à son égard née de l'exécution des fonctions du Mandataire au titre des Engagements, sauf faute délibérée, imprudence, négligence grave ou mauvaise foi du Mandataire, de ses salariés, de ses conseillers ou de ses agents.
103. Moyennant l'accord des Parties (qui ne peut être refusé ni différé sans motif), le Mandataire peut désigner, aux frais des Parties, des conseillers (en particulier pour obtenir des conseils juridiques ou financiers d'entreprise), s'il l'estime nécessaire ou approprié aux fins de l'exécution de ses fonctions et obligations conformément au mandat, à condition que les frais et autres coûts supportés par le mandataire soient raisonnables. Dans le cas où les Parties ne donneraient pas leur accord à la nomination des conseillers proposés par le mandataire, la Commission est habilitée à approuver la désignation de ces conseillers à leur place, après audition des Parties. Seul le Mandataire est habilité à donner des instructions aux conseillers. Le paragraphe 102 s'applique mutatis mutandis.

D. Remplacement, démission et reconduction du Mandataire

104. Si le Mandataire cesse d'accomplir ses fonctions sur le fondement des Engagements, ou pour tout autre motif légitime, y compris pour des raisons de conflit d'intérêts :
- (i) la Commission peut, après avoir entendu le Mandataire, exiger des Parties le remplacement du Mandataire; ou
 - (ii) les Parties, avec l'autorisation préalable de la Commission, peuvent procéder au remplacement du Mandataire.
105. Si le Mandataire termine ses fonctions en application du paragraphe 104, il peut lui être demandé de continuer à exercer ses fonctions jusqu'à l'entrée en fonction d'un nouveau Mandataire, à qui il aura transféré l'ensemble des informations utiles. Le nouveau Mandataire est désigné conformément à la procédure par laquelle les Mandataires cités au paragraphe 96 avaient été nommés en vertu des engagements pris le 17 juin 2010 dans l'affaire M.5655.
106. Sauf s'il est révoqué conformément au paragraphe 104 des présents Engagements, le Mandataire ne cesse d'agir en tant que Mandataire qu'après que la Commission l'ait déchargé de ses fonctions, une fois que tous les Engagements qu'il a été chargé de faire respecter ont été mis en œuvre. Cependant, la Commission peut à tout moment demander que le Mandataire

chargé du contrôle soit à nouveau désigné s'il apparaît ultérieurement que les mesures pertinentes pourraient ne pas avoir été mises en œuvre entièrement et correctement.

II. Procédure de Résolution Accélérée des Litiges

107. Dans le cas où une EF affirme que l'une des Parties (la « Partie Concernée ») manque aux obligations d'un Engagement (« l'Engagement ») vis-à-vis de cette EF, le Mandataire fournit un avis d'expert contraignant en suivant la procédure décrite ci-après.
108. Toute EF qui souhaite se prévaloir de la procédure de l'avis d'expert contraignant (une « Partie Requérante ») envoie une demande écrite (la « Requête ») au Mandataire (ainsi qu'une copie à la Partie Concernée).
109. La Requête présente précisément l'objet du litige, du différend ou de la demande (le « Litige ») et contient, inter alia, toutes les considérations pertinentes et tous les documents sur lesquels elle se fonde doivent être joints, tels que documents, accords, rapports d'expertise et déclarations de témoins. La Requête doit également contenir une description précise de l'action qui devrait être entreprise par la Partie Concernée (y compris, s'il y a lieu, un projet de contrat comprenant tous les termes et conditions pertinents).
110. La Partie Concernée, dans un délai de vingt (20) jours ouvrés à partir de la réception de la Requête, soumet ses observations (les « Observations »), qui exposent ses motivations eu égard à la Requête et exposant, inter alia, tous les documents sur lesquels elle se fonde, tels que documents, accords, rapports d'expertise et déclarations de témoins. Les Observations, s'il y a lieu, comportent une description détaillée de l'action que la Partie Concernée propose d'entreprendre vis-à-vis de la Partie Requérante (y compris, s'il y a lieu, un projet de contrat comprenant tous les termes et conditions pertinents).
111. Afin de permettre au Mandataire de donner un avis d'expert contraignant, celui-ci est autorisé à demander toute information pertinente de la part de la Partie Requérante et de la Partie Concernée (ensemble les « Parties à la Procédure »), d'entendre des témoins, de consulter d'autres experts, d'organiser des réunions ou des auditions avec les Parties à la Procédure, et d'établir les faits par tous les moyens adaptés. Le Mandataire soumet aux Parties à la Procédure toute déclaration écrite envoyée aux et reçue de la part des témoins, experts ou autres tierces parties. Il doit également leur donner l'opportunité d'être présents à chacune des auditions de témoins ou experts.
112. Le Mandataire agit de telle sorte que les Parties à la Procédure mobilisent leurs meilleurs efforts pour résoudre tous les différends d'opinion et régler tous les litiges qui pourraient survenir, grâce à la coopération et la consultation dans un délai raisonnable qui ne dépasse pas quinze (15) jours ouvrés après la réception de la Requête par la Partie Concernée.
113. Le Mandataire ne divulgue aucune information confidentielle et applique les principes pertinents relatifs à la confidentialité de l'information au titre du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil (ci-après le « règlement sur les concentrations »). Le Mandataire peut prendre les mesures nécessaires pour protéger les informations confidentielles, en particulier en restreignant l'accès aux informations confidentielles au Mandataire, au conseil externe et aux experts de la partie opposée.
114. Afin d'être pleinement informée de la procédure, la Commission peut demander au Mandataire de :
 - fournir toutes les observations écrites (y compris les documents et les rapports, etc.) faites par les Parties à la Procédure ;

- fournir tous les documents échangés par le Mandataire avec les Parties à la Procédure ;
 - donner à la Commission l'opportunité de soumettre des observations ; et
 - inviter la Commission à assister aux réunions ou aux auditions et lui permettre de poser des questions aux parties, témoins et experts.
115. Dans le cas d'un désaccord entre les Parties à la Procédure au sujet de l'interprétation d'un Engagement, le Mandataire peut demander à la Commission son interprétation de l'Engagement avant de donner son avis d'expert contraignant.
116. Le Mandataire transmet des copies de toutes les observations faites par la Commission aux Parties à la Procédure.
117. Le Mandataire doit donner son avis d'expert contraignant sur la base de l'Engagement et de la Décision. Cet avis prend dûment en compte l'avis du régulateur national compétent, ainsi que de ses recommandations, décisions et avis dans d'autres affaires.
118. Le Mandataire doit, dans l'avis d'expert contraignant, préciser l'action, s'il y a lieu, qui doit être entreprise par la Partie Concernée ou une Entreprise Associée dans le but de se conformer aux Engagements vis-à-vis de la Partie Requérante (par exemple de préciser un contrat comprenant tous les termes et conditions pertinents). L'avis d'expert contraignant est définitif et contraignant pour les Parties à la Procédure et résout le Litige et détermine l'issue de toutes demandes, motions ou requêtes soumises au Mandataire dans la Requête, sous réserve du droit des Parties à la Procédure de soumettre la Requête au régulateur national compétent (« Autorité d'appel »). Tant que le régulateur national compétent n'a pas confirmé par écrit aux Parties et à la Commission qu'il est prêt, habilité et a mis en place les procédures appropriées afin d'assumer le rôle d'Autorité d'appel, la Commission agit comme Autorité d'appel.
119. L'avis d'expert contraignant, en règle générale, est délivré dans un délai de vingt-cinq (25) jours ouvrés après la réception des Observations des Parties à la Procédure. Ce délai dans tous les cas, est prolongé du temps nécessaire à la Commission pour soumettre une interprétation de l'Engagement, s'il lui est demandé de le faire par le Mandataire.
120. Chacune des Parties à la Procédure peut, dans un délai de dix (10) jours après réception de l'avis d'expert contraignant, soumettre le Litige à l'Autorité d'appel. Dans un tel cas, l'Autorité d'appel peut confirmer, modifier ou renverser l'avis d'expert contraignant. L'avis d'expert contraignant donnée par le Mandataire demeure contraignant envers les Parties à la Procédure jusqu'à ce qu'il soit renversé ou modifié par l'Autorité d'appel.
121. Rien dans la Procédure de Résolution Accélérée ne porte atteinte au pouvoir de la Commission de prendre des décisions en relation avec les Engagements et en accord avec ses pouvoirs au titre du règlement sur les concentrations.

III. Durée des Engagements.

122. Les Engagements deviennent effectifs à la Date Effective et sont d'application pour une période expirant sept (7) ans à compter de la Date Effective.
123. Pendant cette période, SNCF MOBILITES, EIL et/ou la SNCB s'engagent à conclure des contrats d'accès aux services en gare et / ou dans les centres de maintenance visés par les présents Engagements d'une durée que le nouvel entrant peut déterminer à sa discrétion, d'un

minimum d'un (1) ans et dans la limite de cinq (5) ans maximum. Ces contrats expireront au plus tard dix (10) ans à compter de la Date Effective.

124. Le(s) contrat(s) conclu(s) aux sens du paragraphe 123 est (sont) applicable(s) sous réserve de l'obtention de sillons ferroviaires dans la programmation annuelle en question par l'EF concernée.

IV. Révision des Engagements

125. A tout moment, la Commission peut, s'il y a lieu, en réponse à une requête dûment justifiée des Parties et accompagnée d'un rapport du Mandataire, déroger, modifier ou remplacer, dans des circonstances exceptionnelles, une ou plusieurs des dispositions de ces Engagements.
126. En particulier, il peut être nécessaire de modifier ces Engagements s'il advient un changement dans les structures ou les entités responsables de fournir l'accès aux gares et aux centres de maintenance concernés par ces Engagements.
127. Les facteurs suivants sont en particulier pris en compte pour déterminer si les circonstances exceptionnelles justifient une dérogation, une modification ou un remplacement des Engagements à la demande des Parties :
- (i) un changement significatif dans le cadre et l'environnement réglementaires en France, au Royaume-Uni ou en Belgique ;
 - (ii) l'accès effectif des EF qui fournissent des services de transport de passagers aux gares pertinentes et/ou aux centres de maintenance concernés par les Engagements.
128. Conformément à l'Engagement d'EIL relatif à la mise à disposition de sillons aux heures de pointes, le Mandataire présente chaque année à la Commission un rapport sur la proportionnalité de son efficacité continue, au vu de l'objectif global de la Commission et des conditions actuelles du marché. S'il apparaît que cet Engagement particulier est trop onéreux pour EIL, en ce qu'EIL doit renoncer à des sillons qui sont par la suite alloués à des EF non-internationales ou résulte en une diminution des services internationaux de passagers ou de tout autre manière affecte de manière significative et considérable l'activité d'EIL, ces facteurs seront pris en compte afin de déterminer si des circonstances exceptionnelles peuvent justifier une dérogation, modification ou remplacement de cet Engagement.

Fait à Bruxelles le 08 mai 2015

Pour SNCF MOBILITES :

[Signé]

Pour EIL :

[Signé]

Pour la SNCB :

[Signé]