

TUNNEL SOUS LA MANCHE

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL N° 4
MARKETING VOYAGEURS.

Ce rapport a été approuvé
par le Comité Directeur
le 9 octobre 1981

RAPPORT DU GROUPE IV

1 - INTRODUCTION

2 - POLITIQUE TARIFAIRE ET PARTAGE DES RECETTES

- 2.1 Principes - Recettes Moyennes
- 2.2 Politique tarifaire
- 2.3 Partage des recettes

3 - PREVISIONS DE TRAFIC

- 3.1 Marché global
- 3.2 Répartition modale
- 3.3 Trafic du tunnel
- 3.4 Répartition par axe
- 3.5 Saisonnalité du trafic
- 3.6 Répartition hebdomadaire
- 3.7 Effets d'un allongement du temps de parcours

4 - DEFINITION DU SERVICE

- 4.1 Service de base
- 4.2 Trains rapides
- 4.3 Services de nuit
- 4.4 Services TAA
- 4.5 Arrêts intermédiaires aux abords du tunnel
- 4.6 Superpointes

5 - SERVICE DANS LES TRAINS

- 5.1 Bagages
- 5.2 Restauration
- 5.3 Diagrammes
- 5.4 Réservation

SNCF

BR

SNCB

Jean RAVEL

Directeur Commercial Voyageurs

P.A. KEEN

Chief Passenger Manager

F. DE HAECK

Directeur Commercial

TUNNEL SOUS LA MANCHE

RAPPORT DU GROUPE 4

1 - INTRODUCTION

Le présent rapport expose les conclusions du groupe 4 "marketing voyageurs" concernant les services ferroviaires qui emprunteront le tunnel sous la Manche.

2 - POLITIQUE TARIFAIRE ET PARTAGE DES RECETTES

2.1 - Principes - Recettes moyennes

La politique tarifaire envisagée repose sur l'hypothèse que les chemins de fer bénéficieront d'une totale liberté pour mettre en application des prix tenant compte des conditions du marché (comme actuellement sur Paris - Londres). Par ailleurs, l'amélioration de la qualité du produit par rapport aux services actuels fer-mer-fer, permettra d'attirer au fer une partie de la clientèle aérienne qui voyagera en 1ère classe dans une proportion supérieure à celle de la clientèle ferroviaire actuelle. De ce fait, le prix moyen perçu de la clientèle sera supérieur à ce qu'il est actuellement.

Pour les deux principaux courants de trafic, on a prévu une augmentation de la recette moyenne par voyage de 40 à 50 FF : ainsi, pour la relation Paris - Londres, elle passerait de 130 à 170 FF et, sur Bruxelles - Londres, de 120 à 170 FF (francs constants 1979).

2.2 - Politique tarifaire

Cette politique tarifaire sera également orientée vers le remplissage des places disponibles en creux de journée et surtout hors saison touristique. En effet, le groupe estime que les pointes saisonnières d'avril et des trois mois d'été subsisteront, quoique à un degré moins marqué qu'actuellement, et conduiront à adopter une politique de vente dynamique, dans le cadre de laquelle des tarifs réduits seront mis en oeuvre envers des cibles précises pour engendrer un trafic nouveau. En outre, une tarification nuancée s'inspirant des principes de la tarification "tricolore" pourrait être également appliquée.

2.3 - Partage des recettes

Il est proposé d'affecter au tunnel proprement dit un péage de 55 FF. Le partage du reste de la recette entre les réseaux intéressés ne peut résulter que d'une négociation de nature commerciale déjà engagée.

3 - PREVISIONS DE TRAFIC

Le groupe a établi des prévisions de trafic à partir d'un modèle conçu par le service de recherche opérationnelle des BR, dans le cadre des études de stratégie maritime (MSS).

3.1 - Marché global

La première étape de l'approche utilisée a permis d'évaluer le marché total des voyages entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe durant les prochaines années. Ainsi, la demande de transport entre le Royaume-Uni d'une part et la France, le Benelux, l'Allemagne Fédérale et l'Autriche d'autre part (qui sont les principaux états concernés par cette étude) a-t-elle été globalement chiffrée et figure ci-dessous. Ceci repose sur une hypothèse de développement moyen du marché de 3 à 3,5 % par an jusqu'en 1990 ; à comparer aux taux moyen de croissance annuelle de 3 % constaté de 1970 à 1979 pour le trafic aérien sur Londres - Paris/Bruxelles, de 4 % pour le trafic maritime (excursionnistes exclus) et de 4,1 % pour le marché global Paris - Londres de 1969 à 1979.

	1978	1990	2000
air	6,6	9,5	13,3
mer	8,9	14,0	18,1
Total	15,5	23,5	31,4

(en millions de trajets simples)

3.2 - Répartition modale

La seconde étape a consisté à évaluer quelle sera la répartition modale de cette demande de transport entre l'air, la mer et le tunnel, en fonction notamment de la politique tarifaire exposée ci-dessus et du service qui sera offert.

Pour cette évaluation, on a eu recours à un modèle prix/temps conventionnel qui prévoit un report de 12 % du trafic air et de 39 % du trafic mer, et qui aboutit aux chiffres indiqués ci-dessous.

Les hypothèses retenues dans ce modèle sont les suivantes :

- durée de trajet de 4h 30 à 4h-10 selon l'axe;
- concurrence aérienne accrue avec notamment la mise en place d'une "navette" Paris-Londres;
- services maritimes peu différents des services actuels, mais avec des améliorations de temps de trajet et une multiplication des engins rapides (aéroglisseurs, jetfoils);
- évolution tarifaire envisagée pour les services aériens et de surface : + 0,5 % par an en francs constants;
- tarifs ferroviaires de bout en bout évalués, en moyenne, à 18 FF au-dessus du niveau des tarifs moyens par les voies maritimes classiques.

.../...

Mode originel	1990	2000
air	1,1	1,6
mer	5,5	7,1
trafic à longue distance	0,4	0,5
Total	7,0	9,2

(en millions de trajets simples)

REMARQUES -

- o le trafic à longue distance indiqué ci-dessus est engendré par le report d'une partie du trafic entre le Royaume-Uni d'une part, la Scandinavie, la Suisse, l'Italie et la Péninsule Ibérique d'autre part (taux de report d'environ 1 % pour le trafic aérien et 10 % pour le trafic maritime)
- o les prévisions de répartition modale n'ont pas considéré séparément le comportement des différents segments du marché "mer," mais on peut les décrire comme suit

Segments du marché "mer"	Importance	Taux de report sur le tunnel
train + bateau	35 %	80 %
autres (dont autocars)	65 %	17 %
Total "mer"	100 %	39 %

3.3 - Trafic du tunnel

Il faut ajouter que les prévisions ci-dessus sont entachées d'une grande incertitude, dans la mesure où les pronostics économiques retenus peuvent s'avérer trop optimistes, et dans la mesure où il s'agit d'un marché jugé sensible à des glissements même légers dans la compétitivité relative des divers transporteurs.

C'est pourquoi on en est arrivé à élargir l'hypothèse de trafic indiquée ci-dessus pour aboutir à la fourchette théorique suivante :

(en millions de trajets simples)

	1990	2000
niveau bas	5,5	7,5
niveau moyen	7,0	9,2
niveau haut	10,0	12,5

Néanmoins, compte tenu des incertitudes évoquées plus haut, le groupe a décidé de retenir un chiffre unique afin de faciliter les évaluations économiques et financières. En outre, du fait que la recette moyenne a été fixée à un niveau légèrement supérieur à celui retenu dans le modèle prix/temps (40 FF de plus contre 18 FF dans le modèle), et parce qu'il a été jugé souhaitable d'adopter une estimation prudente, le niveau de trafic finalement retenu est intermédiaire entre le niveau "bas" et le niveau "moyen", soit :

- 6,2 M de trajets simples en 1980
- 7,9 M " " 2000
- 9,9 M " " 2010

Après 1990, le développement moyen du trafic serait d'environ 2,5 % par an.

Sur la base du trafic de 6,2 M en 1990, les hypothèses de report modal sont les suivantes :

- report de Sealink et Seaspæd	3.950
- report des autres transporteurs de surface	850
- report des services aériens	1.150
- trafic induit	250
TOTAL	6.200

(milliers de voyageurs)

Cette prévision est considérée comme étant prudente du fait du bas niveau de l'estimation relative au trafic induit, qui résulte d'une hypothèse pessimiste, et du fait qu'aucun report du trafic des automobiles n'a été pris en compte.

3.4 Répartition par axe

Le groupe a adopté la répartition suivante, en milliers de trajets simples (trains de jour et de nuit) :

Trafic	Axe Paris/Londres	Axe Bruxelles/Lille/Londres	Total
France/Grande-Bretagne	2 583	447	3 030
Espagne/Grande-Bretagne	64	-	64
Italie/Grande-Bretagne	109	-	109
Belgique/Grande-Bretagne	-	1 754	1 754
Pays-Bas/Grande-Bretagne	-	425	425
Allemagne/Grande-Bretagne	-	662	662
Autriche et Suisse/ Grande-Bretagne	82	78	160
TOTAL	2 838	3 366	6 204
<u>Plus</u> , en trains-autos- accompagnées	(100)	-	(100)

3.5 Saisonnalité du trafic

Les chiffres indiqués ci-dessous visualisent ce que pourra être la ventilation temporelle du trafic sur l'axe Paris - Londres. Cette ventilation repose sur l'adoption d'une saisonnalité intermédiaire entre celle du trafic aérien et celle propre au trafic classique.

Total	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2.838	153	130	200	255	219	253	388	384	315	211	159	171

A noter que, si cette saisonnalité est moins accentuée qu'actuellement, les trafics des mois de juillet et août représentent tout de même 27 % du trafic total annuel.

3.6 Répartition hebdomadaire

Février : mois "creux"
 Juin : mois "moyen"
 Juillet : mois avec "superpointes"

	Février	Juin	Juillet
Lundi	2.440	3.730	6.460
Mardi	1.890	3.550	5.840
Mercredi	2.560	4.090	6.120
Jeudi	2.380	4.310	6.090
Vendredi	2.360	5.080	6.590
Samedi	1.680	4.330	6.330
Dimanche	2.920	4.510	6.490
Semaine	16.230	29.600	43.720
Mois	64.950	126.250	193.600

(nombre de voyageurs pour le sens Paris → Londres)

3.7 Effets d'un allongement du temps de parcours

Le modèle MSS et les élasticités-types de la SNCF permettent d'évaluer les effets sur le trafic d'un allongement du temps de trajet.

En appliquant cette méthode au cas où un éventuel changement de locomotive en cours de route entraînerait un allongement de 7,5 mn du temps de parcours, la perte de trafic ressort à 110/130000 voyageurs (base 6,2 M en 1990), soit une perte de recettes de 24/28 MFF (2,6/3,25 M £).

4 - DEFINITION DU SERVICE

4.1 Services de base

La structure du service de base tient compte des prévisions de trafic exposées ci-dessus. Des trains directs formés de matériel spécial relieront Paris et Londres d'une part, Bruxelles et Londres d'autre part. Le cycle de 3 heures actuellement retenu pour l'exploitation du tunnel est considéré par le groupe comme étant le meilleur compromis entre la recherche d'une fréquence optimale de trains et la recherche d'un nombre maximum de sillons dans la journée. La grille de trains directs proposée par le groupe 3 a été concertée avec le groupe 4 et satisfait aux besoins commerciaux. Le groupe 4 estime que le service ferroviaire défini par le groupe 3 pour le niveau de trafic quotidien de 5.000 voyageurs (soit 9 ou 10 trains par jour ordinaire et par axe) doit être adopté comme service de base.

Compte tenu des prévisions de trafic ci-dessus, des trains supplémentaires seraient requis en 1993, 1997, 2001, 2004 et 2008, après quoi le plein emploi des sillons sera atteint. Les trains supplémentaires seraient tous traités à West-Brompton. La saturation en superpointe interviendrait alors en 2010, avec un taux moyen d'occupation pour juillet-août de 70 %.

4.2 Trains rapides

Un train par sens et par rafale entre Bruxelles - Londres et Paris - Londres sera traité à Victoria et bénéficiera donc d'un temps de parcours abrégé et d'un sillon plus rapide que les trains de West-Brompton. Ces trains seront créés à l'intention du marché des voyages d'affaires pour lequel la durée de trajet et l'arrivée au centre ville sont des éléments déterminants du choix modal. Ces trains comporteront donc une proportion plus élevée de voitures de 1re classe que les autres qui seront traités à la gare de West-Brompton située sur la ligne périphérique de West-London.

4.3 Services de nuit

En dépit des réductions de temps de parcours permises par le tunnel, des services de nuit demeureront nécessaires. Les besoins pourront être précisés le moment venu.

Le groupe propose, sur la base des données actuellement disponibles, que soient offerts à l'ouverture du tunnel des services de nuits directs :

- en matériel à gabarit UIC entre Saltwood et des destinations continentales comme le Sud de la France (2 trains par nuit) ;
- en matériel à gabarit britannique de Londres vers la Ruhr/Francfort et de Londres vers Strasbourg/Bâle (2 trains par nuit).

Ces derniers services viseraient principalement, mais pas exclusivement, le marché des voyages pour motifs professionnels.

4.4 Services TAA

L'exploitation d'un service TAA d'ampleur limitée, de Saltwood vers le Sud de la France, a été convenue. La conception des installations du terminal devra permettre de traiter un train par rafale avec un maximum de 3 trains par jour et par direction. La SNCF a confirmé que des dispositions financières appropriées seront prises pour rémunérer les BR des dépenses entraînées à Saltwood par ces services TAA qui n'apporteront aux BR aucune recette de trafic. L'offre TAA pourrait être, au moins dans une première étape, non spécialisée à la clientèle automobiliste, notamment hors saison. La demande de trafic est évaluée à 100/150.000 voyageurs en 1989, deux sens réunis.

4.5 Arrêts intermédiaires aux abords du tunnel

Le groupe estime qu'il est souhaitable d'offrir un arrêt intermédiaire à Saltwood et dans la région de Calais pour répondre aux besoins des populations habitant à proximité du tunnel, ou rabattues sur cette gare par des trains en correspondance. En principe, un train par rafale, ayant pour terminus West-Brompton, serait concerné par ces arrêts. Les trains traités à la gare Victoria bénéficieraient des meilleurs sillons pour parvenir à une durée de trajet minimale.

4.6 Superpointes

Le groupe est défavorable à tout investissement, soit en matériel roulant, soit en installations fixes, qui ne soit utilisé que les jours de superpointes. Ces superpointes de trafic devraient donc être absorbées soit par une utilisation plus intensive du parc, facilitée par une réduction de la période de maintenance du tunnel, soit par des correspondances entre rames BR et rames UIC effectuées à Saltwood. En outre, des mesures tarifaires seront prises pour obtenir un étalement des pointes (cf § 2.2).

5 - SERVICES DANS LES TRAINS

5.1 Bagages

Le groupe convient que les bagages seront laissés à la disposition des voyageurs durant le parcours. Ceci implique que des facilités adéquates soient mises à disposition de la clientèle dans les gares terminales et que des volumes de rangement convenables soient aménagés dans les voitures. Un service de bagages enregistrés, à échelle réduite, serait entre autre disponible à titre onéreux pour les voyageurs le souhaitant.

5.2 Restauration

Il est convenu que la politique de restauration reposera d'une part sur un service de repas à la place offerts aux voyageurs de 1ère classe le souhaitant, d'autre part sur une vente ambulante de qualité offerté à l'ensemble des autres voyageurs des deux classes.

Une zone "bar-détente" demeure envisagée par la SNCF et devra faire l'objet de décisions ultérieures. Les plats feront l'objet d'une préparation à terre aussi poussée que possible. IL faudra également tenir compte de la réglementation britannique relative à l'hygiène qui prescrit que les repas doivent être préparés dans des compartiments non accessibles aux voyageurs.

Il s'ensuit que la superficie totale allouée dans le train à la restauration sous toutes ses formes devrait ne pas dépasser l'équivalent des 2/3 d'une voiture. Les accords contractés avec les restaurateurs devront prévoir que le personnel soit formé à coopérer en cas d'évacuation d'urgence du train sous le tunnel.

5.3 Diagrammes

Le groupe convient que toutes les voitures du service de base soient des voitures Coach à couloir central, à 3 places de front en 1ère classe et 4 places de front en 2ème classe. Les parties ont échangé leurs opinions sur les avantages et les inconvénients respectifs de la disposition des sièges en vis-à-vis et de la disposition en ligne. La plus grande densité permise par celle-ci est contre-balancée par l'existence de bagageries entre les dossiers des sièges pour celle-là. Le nombre de sièges est, en tout état de cause, identique dans les deux formules. Aussi, étant donné que le choix de l'une ou l'autre formule n'a qu'un effet très réduit sur les évaluations financières globales, le groupe ne juge pas indispensable de trancher maintenant cette question.

5.4 Réservation

Il est envisagé que la réservation des places, gérée par ordinateur, soit rendue obligatoire. Les propositions de la SNCF pour le TGV Paris-Sud-Est, en ce qui concerne notamment la sur-réservation, semblent constituer une solution intéressante. Le groupe estime qu'il n'est pas nécessaire de prendre de décision sur ce point avant de pouvoir bénéficier de l'expérience du système TGV.
