



RETOMBÉES DU TUNNEL SOUS LA MANCHE SUR LE TRANSPORT COMBINÉ CONTINENT - ROYAUME-UNI

Jean-Marc SAVIN

Pour évaluer l'impact sur le transport combiné de la mise en service du tunnel sous la Manche, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), la Direction des Transports Terrestres (DTT) et l'OEST ont confié au bureau d'études International Consulting Team (ICT) l'analyse prospective des transports intermodaux susceptibles à moyen terme d'être acheminés par le rail. Cette note résume les résultats des travaux d'enquête et d'analyse contenus dans le rapport établi par le consultant.¹

La mise en service du lien fixe entre la Grande-Bretagne et le continent va modifier au cours des années à venir les habitudes des chargeurs, opérateurs, transporteurs routiers qui, jusqu'à présent, ne disposaient que du choix des ports d'embarquement ou de débarquement et des compagnies de ferries. Le choix du mode s'imposait dans la plupart des cas, la route ne laissait au fer que la portion congrue puisque le trafic ferroviaire en direct était limité par la capacité du seul navire train-ferry le «Nord-Pas de Calais». En transport intermodal, compte tenu des deux ruptures de charge portuaires et du gabarit limité sur les lignes anglaises, il n'existait pas d'offre véritable et surtout les délais d'acheminement n'étaient pas compétitifs par rapport au roll-rn-roll-off.

Difficultés d'un exercice prospectif

Trois raisons rendent un peu périlleuses les projections de trafic pouvant être avancées dans le cadre d'un tel exercice et conduisent à beaucoup de prudence :

- après une assez forte progression dans les années 1980, le transport combiné a semblé marquer le pas dans toute l'Europe en 1992-1993, cela a incité à utiliser avec circonspection les scénarios de forte expansion décrits à la fin des années 1980 par des cabinets européens;

- l'absence d'offre de véritable transport-combiné rail-route au sens classique avant l'ouverture du Tunnel,

- une guerre tarifaire acharnée va se développer entre EUROTUNNEL et les compagnies de ferries qui feront tout pour perdre le moins possible de parts de marché.

Répartition de départ des trafics

Malgré les difficultés pour saisir avec précision tous les trafics entre la Grande-Bretagne et le continent, on peut donner la répartition suivante pour 1992 :

- via Boulogne, Calais et Dunkerque : 71,4% du trafic dont 3,6 % de conteneurs,
- via les ports du Bénélux : 28,6 % du trafic dont 14,8 % de conteneurs,
- Ensemble : 0,294 Mt conteneurisées (6,6 %) sur un trafic total de 4,4Mt.

La concurrence va s'exercer principalement sur les trafics traités par Dunkerque, Calais et Boulogne et à la rigueur Dieppe.

Les trois principaux ports français cités ci-dessus traitent 74% du trafic roulier transmanche des ports français soit 25,22 millions de tonnes.

¹ Ce rapport sera prochainement disponible à l'OEST.

TRANSPORT COMBINÉ

Le tunnel concerne essentiellement les trois ports français du détroit

A long terme (2010) l'objectif d'Eurotunnel serait de capter 50% de l'ensemble du trafic roulier transmanche (combinable et non combinable confondus) soit une fourchette de 12 à 15 millions de tonnes (voire 17 Mt comme cible lointaine).
A moyen terme (2000) le quart du tonnage des trois ports du détroit soit 6 Mt dont 60% de combiné (env. 3,5 Mt) est l'objectif visé.

a) Bilatéral franco-britannique

Part du trafic combinable dans le trafic roulier total en 1992

(Il s'agit du seul trafic remplissant les conditions techniques requises pour être susceptible d'être combiné)

Estimation des trafics Transmanche en 1992

(millions de tonnes nettes)	Entrées	Sorties	Total	%
Tous trafics rouliers confondus				
3 ports du détroit	7,60	8,99	16,59	73,7
6 autres ports	2,73	3,20	5,93	26,3
Total	10,33	12,19	22,52	
Trafics combinables				
3 ports du détroit	1,22	1,84	3,06	65,9
6 autres ports	0,60	0,98	1,58	34,1
Total	1,82	2,82	4,64	
Part du combinable sur RO-RO				
3 ports du détroit	16,1%	20,5%	18,4%	
6 autres ports	22,0%	30,6%	26,6%	
Total	17,6%	23,1%	20,6%	

b) Le trafic en transit par la France

Ce sont les trafics les plus difficiles à saisir car en dehors de la base de trafic ferroviaire qui est relativement solide il n'existe aucune statistique totalement fiable. On peut cependant avancer les ordres de grandeur suivants :

Via les trois ports du Détroit (sur la base des estimations de la Direction des Ports et de la Navigation Maritime) dans chaque sens :

Italie	1,05 Mt
Espagne et Portugal	0,63 Mt
Allemagne	0,32 Mt
Suisse et Autriche	<u>0,10 Mt</u>
Total	2,10 Mt

Via les ports du Bénélux

en provenance du RU	0,545 Mt
vers le Royaume-Uni	0,72 Mt

c) Récapitulation : ensemble du trafic combinable

Entrées	4,47 Mt
Sorties	5,64 Mt

Une accélération de l'acheminement ferroviaire permise par l'utilisation du lien fixe.

Le gain de temps devrait être de l'ordre de huit heures pour les wagons et de 3 à 10 heures au moins pour l'offre conteneurisée directe; chaque fois qu'il y aura utilisation de trains directs d'un chantier multimodal britannique vers un triage français, italien, belge ou allemand, les gains seront bien plus importants.

TRANSPORT COMBINÉ

Politique des réseaux ferroviaires

Fret SNCF et Railfreight Distribution (RfD) travaillent conjointement et en association avec d'autres entreprises nationales pour mettre en place un réseau fret pan-européen dont le rôle sera de développer un service basé sur trois principes :

- une direction coordonnée,
- des prix basés sur le prix du marché,
- une commercialisation au travers de «joint-ventures» avec le secteur privé. RfD et Fret SNCF pensent ainsi maximiser la part de marché et la qualité de service en collaborant avec les spécialistes et professionnels du marché.

Des wagons pourront transporter des conteneurs allant jusqu'à 9 pieds de hauteur et des caisses mobiles de 2,77m de hauteur et 2,50m de largeur ou de 2,75m de hauteur et 2,60m de largeur.

Perspectives opérationnelles et ambitions commerciales des réseaux ferroviaires

- ◆ Les compagnies de ferries naturellement sur la défensive donnent peu d'informations sur leurs moyens de riposte qui seront de deux natures: amélioration de la qualité et baisses tarifaires,
- ◆ Les réseaux ferroviaires vont faire en sorte que leurs opérateurs ne lâchent pas trop rapidement sur les prix afin de préserver leurs marges de manoeuvre dans une bataille qui promet d'être longue,
- ◆ Les chargeurs iront, à qualité de service égale, vers le moins disant.

Dans un premier temps, les réseaux envisagent, et pour le seul fret, la circulation de 35 trains par jour et par sens. Chaque train peut atteindre 750m de longueur et une charge utile de 1000 à 1100 tonnes. Sur ce total affectable aux trains de fret, les réseaux en réserveraient 22 pour les trains de transport combiné.

Des délais garantis performants seront affichés sur un assez grand nombre de relations entre des villes du Royaume-Uni (Londres, Birmingham, Liverpool, Manchester et même l'Écosse) et des villes d'Europe continentale (Paris, Avignon, Lyon, Bâle, Barcelone, Madrid, Milan, Salzbourg, Muizen, Stuttgart, Hanovre) en général de l'ordre de Jour A → Jour C; avec même du saut de nuit sur Londres-Paris, du Jour A → Jour B sur Londres-Avignon, mais seulement Jour A → Jour D sur Madrid-Écosse.

Canaux de commercialisation des transports intermodaux

La commercialisation impliquera les acteurs suivants :

- **les chemins de fer** acquéreurs de sillons à EUROTUNNEL, auront la position de grossistes, ils vendront des capacités de trains de terminal à terminal;

- **les organisateurs de transports intermodaux**, avec lesquels les chemins de fer auront créé des sociétés communes, vendront des transports de terminal à terminal.

- les opérateurs intégrés, routiers et transitaires, auront la position de détaillants. Ils vendront des services spécialisés de porte à porte.

Les chemins de fer commercialiseront une capacité qui sera achetée d'avance par les organisateurs de transport.

Trois nouvelles sociétés communes avec les chemins de fer ont été créées : ACI (Allied Continent Intermodal) pour les trafics de conteneurs, CTL (Combined

TRANSPORT COMBINÉ

Des wagons nouveaux affectés au transport combiné

Transport Limited) pour les trafics de ferroutage et UNILOG pour les trafics entre la Grande-Bretagne et le Bénélux.

RfD, SNCF et Intercontainer ont investi ensemble dans un parc de 1800 wagons et la société TRANSFESA modifie 400 wagons à essieux interchangeable pour les rendre aptes au trafic hispano-anglais.

Perspectives de trafic combinable

Pour tenter de donner des supputations crédibles de trafics, ICT a fait une approche en quatre phases :

1° La situation de référence est le trafic combinable de l'année 1992 et on a supposé que seules les positions NST qui avaient déjà fait la preuve de leur aptitude au transport intermodal pouvaient être retenues.

2° Il n'a pas été fait de projection sectorisée de chacun des groupes et positions NST car cela aurait été par trop aléatoire de l'avis des acteurs économiques rencontrés par le bureau d'études. Après une période de montée en charge il paraît raisonnable d'estimer que les flux pourraient augmenter globalement de 10 à 15% quelques années après la mise en service.

3° Il n'a pas été retranché de matières dangereuses du potentiel combinable car celles-ci représentent un tonnage marginal par rapport aux autres marchandises.

4° Une segmentation des trafics combinables par grands flux géographiques a été adoptée. Pour chacun d'entre eux, après avoir entendu la SNCF et les opérateurs, un taux de probabilité de captation a été retenu.

En reprenant chacun des flux élémentaires on arrive à un total de :

- Franco-britannique direct par les ports du détroit	0,92 Mt
- Franco-britannique direct par les autres ports de la Manche	0,16 Mt
- Franco-britannique via Bénélux	0,13 Mt
- Transit par la France	1,32 Mt
	2,53 Mt

Ce total se recoupe assez bien avec les prévisions des réseaux qui sont comprises entre 2,5 et 3 millions de tonnes de trafic combiné par an accessible au Tunnel à un horizon de 4 à 5 ans. C'est en effet une capacité de trains correspondant approximativement à ces tonnages qu'ils espèrent vendre aux opérateurs de transports intermodaux.

Une diminution importante des émissions polluantes

L'étude se termine par un essai d'évaluation des conséquences sur l'environnement avec un chiffrage des économies d'énergie réalisées et la diminution des émissions prévisibles de la non exécution du trafic par la route en direct. Dans les hypothèses où le trafic combiné atteindrait les valeurs ci-dessus ce sont de 40 à 50000 tonnes d'équivalent pétrole par an qui seraient économisées.



Conclusion

Il faudra compter environ cinq ans pour que se stabilisent les parts de marché entre les ferries et le Tunnel après que chacun ait utilisé les réserves de négociation tarifaire dont il dispose. A l'horizon 2000, EUROTUNNEL considère qu'il aura capté 6 Mt de fret dont 3,5 Mt (60%) de combiné. L'étude donne prudemment un chiffre en retrait de 2,5 à 3 Mt. Elle se termine en montrant que le Tunnel offrira des capacités suffisantes pour faire face aux croissances des différents types de trafics qui se manifesteront après les premières années de montée en charge.