

FLUX TRANS-MANCHE : QUEL IMPACT DU TUNNEL POUR LA FRANCE EN 1995 ?

Philippe HUAULT, Michel HOUÉE
et Jean Marc SAVIN

L'ouverture du tunnel et la concurrence sur les prix induite par l'arrivée d'un nouvel opérateur ont permis en 1995 une amplification des flux trans-Manche passant par la France. Ces flux étaient déjà en forte croissance tant pour les voyageurs que pour le fret. Pour les voyageurs, l'avion pâtit nettement de la concurrence de l'Eurostar et le tunnel assure déjà 1/5 du marché passant par la France, même si le maritime garde la part du lion. Pour le fret, le tunnel a gagné la même part du marché que pour les voyageurs.

Avec la réorganisation des lignes maritimes qui résulte de la nouvelle situation, ce sont bien sur, les ports les plus proches de Calais qui pâtissent le plus du nouveau contexte. Pour les marchandises, il semble que les ports de Cherbourg et du Havre notamment vont probablement continuer leur développement sur ce segment.

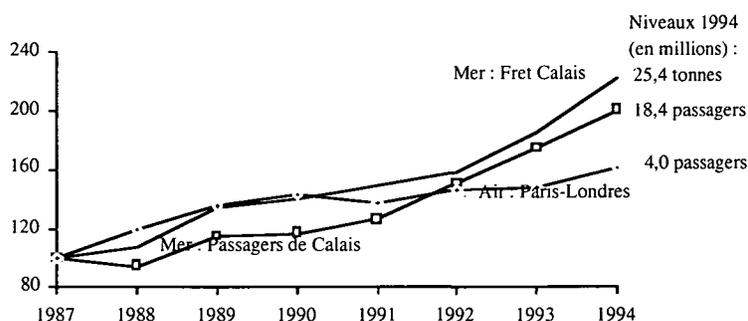
Le tunnel : une mise en service tardive et très progressive en 1994

En 1993 : 29 millions de voyageurs tous modes et 52 millions de tonnes par la voie maritime

La mise en service du tunnel ⁽¹⁾ sous la Manche s'est faite très progressivement au cours de l'année 1994. De plus, les divers services n'ont pas tous débuté simultanément. Ainsi, les trains Eurostar n'ont fonctionné qu'à la fin de 1994. L'année 1995 peut donc être considérée comme la première année de plein exercice (sauf pour les cars empruntant le Shuttle, qui n'ont débuté qu'à l'été 1995).

Les flux trans-Manche de passagers et de fret, avant la mise en service du tunnel, étaient majoritairement assurés par la mer ⁽²⁾ ; moins de 13% des 29 millions des voyageurs en 1993 prenaient alors l'avion (*lignes régulières seulement*) et 16 millions passaient par le seul port de Calais. Quant au fret, la même année, sur les 52,3 millions de tonnes transitant par les ports français, 9,3 sont des produits pétroliers. Sur le solde, 88% sont assurés par les navires transbordeurs (ferries). Pour le seul port de Calais, l'activité a été en forte croissance de 1987 à 1994 avec une progression moyenne annuelle de 10% pour les passagers et 11% pour le fret. Pour la ligne aérienne Paris-Londres cette croissance reste, en moyenne sur la même période, inférieure à 7%.

Evolutions de l'activité du port de Calais et des flux aériens Paris-Londres



Sources : DPNM et DGAC

⁽¹⁾ Voir encadré final.

⁽²⁾ Les trafics maritimes avec les Iles britanniques pris en compte (îles anglo-normandes incluses) sont ceux des 10 principaux ports de Dunkerque à Roscoff inclus. Les flux présentés sont tous 2 sens cumulés.

TRANS-MANCHE

Emergence des trains Eurostar au détriment de l'avion

Les navettes tourisme écoulent moitié plus de voyageurs que l'Eurostar

En 1995 pour les passagers, le tunnel a vu l'émergence de l'Eurostar Paris-Londres, qui a transporté presque 3 millions de voyageurs. Les flux aériens entre ces deux villes en sont nettement affectés puisqu'ils diminuent de 17%, soit de 685 milliers. Ceux, utilisant les ferries de Calais, n'ont diminué que de 7% mais cette baisse, en valeur absolue, est presque double de celle de l'aérien soit 1 340 milliers. Sur l'ensemble du détroit, de Dunkerque à Roscoff, et pour les flux maritimes, la baisse est de 7,5% soit 2,1 millions de passages. Mais les nouveaux passagers d'Eurotunnel semblent avoir plus que compensé ces reculs. Sur la base des hypothèses d'occupation des véhicules du tableau ci-dessous, il est possible d'évaluer à 4,4 millions le nombre de passagers de ces navettes pour l'année 1995.

Il en résulte une croissance du nombre de passagers de 7,8 millions entre 1993 et 1995, avec probablement 4,7 millions pour la seule année 1995 (passagers des poids lourds des navettes fret inclus) soit une croissance de l'ordre de 15%.

Evolution des flux passagers

(en milliers)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	95/94
Passagers Eurostar	-	-	-	-	152	2 936	ns
Passagers aériens Paris-Londres	3 555	3 425	3 637	3 666	4 000	3 315	-17,1%
Passagers ferries (9 ports)	20 769	21 725	23 514	25 341	27 798	25 696	-7,6%
<i>dont Calais</i>	10 682	11 546	13 863	16 032	18 394	17 056	-7,3%
Navettes tourisme (passagers)*	-	-	-	-	40	4 394	ns
Navettes fret : (passagers poids lourds)	-	-	-	-	nd	444	ns
Navettes tourisme, véhicules	-	-	-	-	14	1 216	ns
Navettes tourisme, cars	-	-	-	-	-	23	ns
Maritime, voitures particulières*	3 738	3 910	4 233	4 561	5 004	4 625	-7,6%
Total passagers	24 324	25 150	27 151	29 007	31 950	36 785	15,1%

Sources : SNCF, DPNM, DFC, Eurotunnel, DGAC.

ns : non significatif, nd : non disponible

* Estimations SES, sur les bases de : 0,18 véhicule particulier par passager maritime, 2,8 passagers par véhicule accompagné des navettes tourisme et de quarante quatre passagers par car.

En l'absence de modèle de simulation et de données plus complètes, nous ne pouvons qu'esquisser grossièrement deux estimations de l'impact global de l'ouverture du tunnel sur les flux passant par la France.

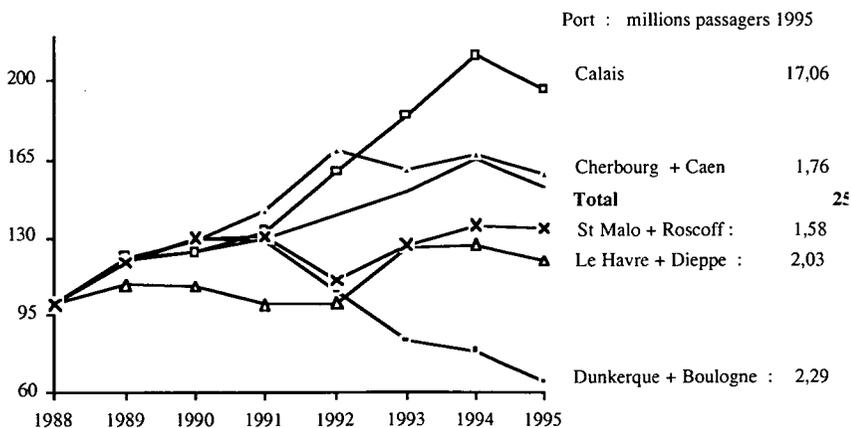
- 1) par rapport à une croissance «de référence» en 1995 supposée identique à celle de l'année précédente, le supplément de passagers serait de 1,6 millions de voyageurs soit 5% du total.

- 2) par rapport à une croissance en 1995 qui serait restée identique à la moyenne annuelle observée entre 1990 et 1994 (7%), ce «supplément» approche 2,5 millions de voyageurs soit un peu moins de 8%.

Un voyageur sur cinq passant par la France emprunte le tunnel

Ainsi, dès la première année, le tunnel écoule 1/5 du marché des passagers passant par la France mais les ferries dominent nettement le marché et dépassent de 1,5% leur niveau de 1993.

Evolution des flux passagers Trans-Manche passant par les ports français



Source : DPNM

TRANS-MANCHE

L'évolution de l'activité passagers des 9 ports ayant un trafic par ferries, en 1995, est en général d'autant plus affectée que ce port est proche du tunnel. Signalons d'abord que les compagnies ont évidemment redéployé leurs lignes et services avant et après l'ouverture du tunnel. Nous observons, sous cette réserve, une forte diminution à Boulogne (-37%), à Dieppe (-17%) et Caen (-13%). Suivent Dunkerque et Calais (-7%). Par contre, les ports de l'Ouest, plus éloignés résistent mieux avec des baisses inférieures à 1,1%. Seul, Le Havre progresse de 4,5%.

Evolution du fret Trans-Manche

(en milliers)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	95/94
Fret rail (tonnes)	-	-	-	-	200*	1 350	ns
<i>dont intermodal</i>	-	-	-	-	160*	1 094	ns
10 ports (tonnes)	42 868	44 469	44 236	52 295	56 600	53 669*	-5,2%
dont - hors pétrole	36 004	37 013	37 775	42 952	48 232	44 875*	-7,0%
- dont - non roro	4 975	5 207	3 529	5 069	6 175	6 500*	-19,0%
- roro (9 ports)	31 029	31 806	34 245	37 883	42 057	38 358	-8,8%
- dont contenu des camions*	12 713	12 950	13 927	15 365	16 991	15 442	-9,1%
<i>nombre de "camions" * (mer)</i>	991	1 012	1 156	1 278	1 384	1 252	-9,5%
Nombre de "camions" des navettes fret	-	-	-	-	65	388	ns
Tonnages des camions des navettes fret *	-	-	-	-	795	4 787	ns
Total marchandises (hors pétrole)	17 688	18 157	17 456	20 434	24 161	28 079	16,2%

Sources : SNCF, DPNM, DFC, Eurotunnel, SES.

* Estimations SES :

- ratios identiques à ceux de Calais : a) part du fret des camions des ferries sur le tonnage total (hors véhicules de tourisme), égal à 0,48, b) poids moyen d'un véhicule de tourisme voisin de 1,2 tonnes, c) charge par camion entre 12 et 13 tonnes selon les années, d) charge moyenne des camions empruntant le Shuttle identique au maritime.

Le total de la dernière ligne ne prend pas en compte le poids de tous les véhicules, il est la somme des lignes 1, 5, 7 et avant dernière lignes.

Nous désignons par «camion» tout véhicule poids lourd moteur.

Pour le fret, nous avons dû procéder à un certain nombre d'hypothèses (cf. légende du tableau ci-dessus), car les statistiques portuaires du fret roulé comprennent les masses des véhicules (tourisme et camions), alors que les données des navettes fret d'Eurotunnel ne comptabilisent que le nombre de camions.

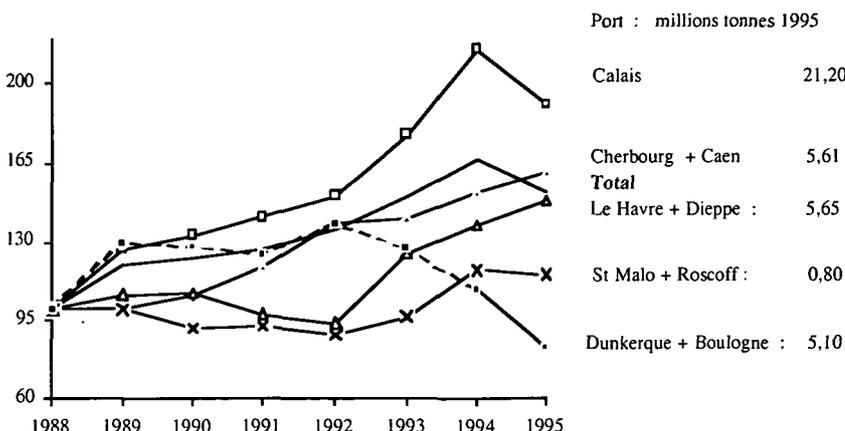
**Le tunnel
écoule aussi
un cinquième
des marchandises
passant
par la France**

Malgré l'ouverture du tunnel, l'activité des lignes maritimes reste supérieure, en 1995, au niveau de 1993. Leur part de marché reste, comme pour les voyageurs, largement majoritaire.

Sur la base des hypothèses évoquées plus haut, il est possible d'évaluer à plus de 20% la part du marché du fret routier, passant par la France, assurée par les navettes en 1995.

Sur le même champ, le tunnel assure également un peu plus de 20% du tonnage total de marchandises (hors pétrole et hors poids de tous les véhicules).

Evolution des flux du fret Trans-Manche passant par les ports français



Source : DPNM

Remarque : ces tonnages comprennent le poids de tous les véhicules embarquant sur les ferries.

TRANS-MANCHE

La croissance des tonnages hors pétrole apparaît assez forte. Avec les hypothèses retenues notamment pour 1994 et 1995, le rythme de croissance en 1995 n'est pas beaucoup plus important que celui de 1994, mais ce dernier était déjà élevé. Les prix avaient commencé à baisser avant l'ouverture. Le tunnel et la compétition des tarifs qui l'accompagne se révéleraient donc assez favorables aux flux passant par la France.

Les tonnages de fret du Havre et de Cherbourg continuent leur croissance

Les diminutions en 1995 des tonnages rouliers de Calais (-12%), Dunkerque (-15,5%) et Boulogne (-68%) apparaissent plus sévères que pour les voyageurs. A l'inverse les tonnages du Havre (+16%) et de Cherbourg (+10,5%) poursuivent leurs progressions.

Nationalités des clients des navettes fret en 1995

Pays du client	%
Royaume-Uni	41,9
France	22,4
Benelux	21,2
Péninsule Ibérique	5,8
Allemagne	2,8
Irlande	2,4
Italie	2,2
Autres (Gr, DK)	0,2
Total U.E.(déterminé)	98,9
Suisse Autriche	0,5
Autres pays	0,0
Indéterminé	0,6
Total	100

Source : Eurotunnel

42% de camions anglais sur les navettes fret

Enfin plus de 40% des clients⁽³⁾ des navettes fret sont originaires du Royaume-Uni, soit quasiment autant que ceux de la France (22%) et du Benelux réunis (Pays-Bas 12%, Belgique 9%), ces derniers étant donc à égalité. Le sud de l'Europe représente 8% et l'Allemagne moins de 3%. ■

La présente note de synthèse est établie à partir des éléments d'information actuellement disponibles, notamment, pour ce qui concerne les flux empruntant les navettes, sur la base d'une convention statistique passée entre le SES et Eurotunnel sur le modèle de l'accord précédemment conclu avec le Department of Transport britannique.

Il a parfois été possible d'enrichir cette information à partir des résultats d'enquêtes spécifiques, comme celle pratiquée à l'initiative du Department of Transport britannique en vue d'estimer le taux d'occupation des véhicules de tourisme empruntant le tunnel.

Toutefois, il a fallu dans d'autres cas procéder à des estimations faute d'observation directe. Au surplus, le champ d'analyse a dû être restreint aux seuls flux avec la France ou transitant par elle, alors que l'aire d'attraction du tunnel est sensiblement plus large.

Ceci reflète un état actuel du dispositif d'observation sensiblement en retrait par rapport aux recommandations de l'action européenne de recherche COST 312 relative à l'évaluation des effets du tunnel sur les flux de trafic.

Certaines lacunes de ce dispositif paraissent irréversibles notamment lorsqu'une observation "avant" appropriée n'a pu être pratiquée (mobilité de la clientèle non française des services passagers, chaînes de transport de marchandises reconstituées à partir d'enquêtes spécifiques du transport routier ou d'enquêtes chargeurs). Des enrichissements substantiels devraient par contre survenir dans le futur, sur la base du panel de suivi de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité des résidents français ou de la réalisation en 1996 d'un nouveau volet "Travel Trends" de l'International Passenger Survey britannique, permettant d'accéder aux origines-destinations détaillées des flux et d'une enquête sur le commerce extérieur.

⁽³⁾ La nationalité retenue est celle du client pour les véhicules, largement majoritaires, acquittant leur passage via un compte de facturation.