

**LAURENT BONNAUD** is an economic historian educated at the Sorbonne University, Paris and St Antony's College, Oxford. He got an MBA at ESSEC in 1989 and a Doctorate in History at the Sorbonne in 1992, which was received *summa cum laude*. He has researched since then in European contemporary history, with a particular interest in the constitution and management of transport systems, infrastructure and networks. He lectures at Sciences-Po Paris on the place of Europe in a Globalised world and has recently edited "France-Angleterre. Un siècle d'Entente cordiale (1904-2004)" (Paris, L'Harmattan), a collection of essays on key domains of this binational relationship, with an introductory chapter by Francois Crouzet. Laurent Bonnaud works for an investment bank.

## Resumen

El túnel del Canal que une a Gran Bretaña con Europa continental es el resultado de numerosos ensayos y ajustes tecnológicos, y de otros tantos compromisos políticos. Desde 1994, esta infraestructura de primer orden se ha convertido en una pieza clave de la que anteriormente carecía la red de transportes europea. Se esperaba que su contribución a una transferencia modal entre la carretera y el ferrocarril fuera muy alta. Pero, tras una década en funcionamiento, el "Chunnel" (del inglés Channel Tunnel) ha demostrado ser una carretera rodante de gran importancia, aunque no ha tenido tanto éxito como corredor de transporte ferroviario de mercancías. Esto enfatiza el hecho de que los corredores de transporte requieren una compleja combinación de condiciones para funcionar satisfactoriamente. Este análisis ofrece una completa visión de cuáles son los factores fundamentales para el éxito de grandes sistemas de transporte.

**Palabras clave:** Transportes; Reino Unido; Francia; túnel; Canal; infraestructura.

## Abstract

The Channel Tunnel linking Great Britain to Continental Europe derives from numerous technological trials and adjustments, as well as political compromises. Since 1994, this major infrastructure has been filling a key missing link in the European transport network. Its contribution to a modal transfer between road and rail was expected to be high. After a decade in operation, the "Chunnel" has proved to be a remarkable rolling road, but is less successful as a rail freight corridor. This emphasises the fact that transport corridors need a complex array of conditions to work satisfactorily. This case study gives a good insight in key success factors of large transport systems.

**Key words:** Transport; United Kingdom; France; tunnel, channel; Infrastructure.

## **Le Tunnel sous la Manche: un système intermodal, un succès routier**

**Laurent Bonnaud**  
Sorbonne University

**L**a Manche est un croisement stratégique pour le commerce mondial. Avec un trafic quotidien de quelques 300 navires sur l'axe nord-sud au début des années 90, c'est l'une des voies maritimes les plus empruntées au monde.

Dans la partie la plus étroite de la Manche, le Pas-de-Calais, ce trafic au long cours croise les routes des ferries qui relient l'Angleterre au continent européen. Depuis l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun, les échanges avec le continent se multiplient. Non seulement les services maritimes existants peuvent se révéler un jour insuffisants pour faire face à l'augmentation du trafic, mais les risques de collision sur le détroit augmentent fortement.

Jusqu'à l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994, le détroit constitue donc le premier des maillons manquants dans le réseau de transport européen. Appliqué aux transports, un maillon manquant est un lieu de passage insuffisamment équipé en infrastructures, sur un axe de grande circulation. Leur liste a été dressée dès 1984 par la Table ronde des industriels européens<sup>1</sup>, association de chefs d'entreprises, et officialisée en 1994 lors des sommets de l'exécutif européen à Corfou, puis Essen. Y figurent, entre autres, la liaison Suède-Danemark par l'Oeresund et la traversée des Alpes par un tunnel sous le col du Brenner.

Le souci de faire cohabiter différents modes de transports sur et sous la Manche est ancien. Dès les premiers temps du chemin de fer, dans les années 1830, des projets de tunnel ferroviaires ambitionnent de compléter l'offre des navires en surface. Mais aucun n'est mené à son terme et au cours des années

---

<sup>1</sup> Table ronde des industriels européens, *Les maillons manquants*, 1984, n.p.

[40]

1930, l'intérêt en faveur d'un tunnel ferroviaire faiblit en faveur d'un ouvrage routier.

L'émergence du transport maritime par containers, perceptible dès la fin des années 50, offre de nouvelles perspectives pour le transport ferroviaire, spécialement dans les relations avec l'archipel britannique. Les opérateurs anticipent correctement ce changement, mais hésitent à investir. Ingénieur à la SNCF, Roger Hutter écrit en 1960 que l'importance des chantiers pour transports en wagons complets, de part et d'autres du Pas-de-Calais, «ne peut être fixée avec précision parce qu'elle dépend, entre autres, du développement des palettes, containers, remorques rail-route, piggy-back, qui réduisent les frais de transbordement»<sup>2</sup>. Les principales techniques du transport combiné apparaissent déjà dans cet inventaire. Pour répondre à l'essor du trafic intermodal mer-route, certaines compagnies ferroviaires européennes décident de favoriser le transport combiné rail-route. En janvier 1967, la SNCF met en place à Dunkerque des trains «kangourous», qui accueillent les remorques des camions. A la même époque, entre Stockholm et Göteborg, les chemins de fer suédois inaugurent des équipements comparables, permettant le transport de semi-remorques et de containers. Mais l'offre est insuffisante. Les années 60 sont marquées par le «développement considérable» du transport de camions et de semi-remorques: plus flexibles en termes de services et de tarifs, les entreprises de transport routier absorbent la croissance de la demande, tandis que le trafic ferroviaire stagne. Cet ascendant d'un mode sur l'autre reproduit l'inexorable ascension du train contre la batellerie dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. A la fin des années 60, si le trafic par containers est encore limité, personne ne doute plus de son avenir<sup>3</sup>. Mais le train a perdu la bataille.

Dans ce contexte, le vieux projet de tunnel sous la Manche reçoit une impulsion nouvelle. Les chemins de fer français et britanniques participent depuis 1957 à un projet conduit par la *Compagnie Financière de Suez*. Des trains directs de containers sous la Manche permettraient au rail de regagner des parts de marché sur les transporteurs routiers.

En 1974, des tunneliers géants entament le forage d'une galerie double capable d'accueillir à la fois les trains et des navettes pour véhicules automobiles, sorte de transbordeurs ferroviaires. Ce chantier vivement critiqué à Londres et dans le Kent est abandonné par le gouvernement britannique en février de l'année suivante. Après un fléchissement temporaire dû à une crise économique sérieuse, la demande redémarre. Les modes de transport traditionnels, aérien et routier, y répondent : en 1978, 50 ferries d'une capacité moyenne de 300 automobiles par unité opèrent sur la Manche et 80 vols relient quotidiennement la France et le Royaume-Uni. Certes, des trains-ferries sont en service entre Dunkerque et Douvres, mais leur capacité est limitée et leur ponctualité laisse à désirer à la mauvaise saison.

---

<sup>2</sup> Hutter (1960), p. 61.

<sup>3</sup> *L'année ferroviaire 1967*, Paris, Plon, 1968, p. 309.

A la fin des années 70, inspirés par les promoteurs du tunnel inachevé, la SNCF et British Rail dévoilent un projet minimaliste: une galerie ferroviaire unique de six mètres de diamètre, dans laquelle des trains directs pourraient circuler alternativement. Très adapté aux trains de marchandises, ce projet limite les coûts fixes, l'impact sur l'environnement... et l'opposition des compagnies maritimes. Il répond parfaitement aux inquiétudes du moment, notamment concernant les effets des grandes infrastructures sur l'environnement. En France, la loi sur la protection de la nature du 10 juillet 1976 a imposé pour la première fois d'intégrer une étude d'impact aux dossiers d'utilité publique<sup>4</sup>.

Par dérision, la presse surnomme ce projet le «trou de souris». Toute modeste qu'elle soit, cette épure relance le dossier. Les administrations des deux pays l'étudient de nouveau en 1981. Après avoir examiné dix propositions, le Groupe d'Etudes franco-britannique<sup>5</sup> et la Commission spéciale Transport de la Chambre des Communes se prononcent en faveur d'un tunnel plutôt que d'un pont.

Trois ans plus tard, un groupe de banques françaises et britanniques conclut à la faisabilité d'une liaison fixe transmanche. Une consultation est lancée en 1985. En concurrence avec les projets de ponts ou de ponts-tunnels jugés plus coûteux et plus risqués, le double tunnel à navettes des sociétés France-Manche et Channel Tunnel Group (FM / CTG) est retenu en janvier 1986. Une concession de 55 ans est attribuée à la société Eurotunnel, holding créée à cette fin, pour la construction et l'exploitation de l'ouvrage.

Celui-ci comporte deux projets en un: d'une part, un chantier de génie civil avec une galerie de service et deux tunnels ferroviaires longs de 50,5 km et de 7,6 mètres de diamètre intérieur. Ils permettent le passage de trains de voyageurs et de marchandises entre les réseaux des deux pays. D'autre part, un système de transport par navettes intermodales pour véhicules de tourisme et autocars d'une part, pour poids lourds d'autre part. Les navettes, de taille très supérieure aux wagons de chemins de fer des deux réseaux, circulent en boucle dans le tunnel et sur ses terminaux. Le système est désigné par le terme de «route roulante».

Très tôt, Margaret Thatcher, a posé une condition *sine qua non* à la construction d'une liaison fixe: qu'elle soit réalisée et financée entièrement par des entreprises et des capitaux privés. Au yeux du Premier ministre britannique, l'ouvrage illustrera les capacités des marchés dans le domaine des grands projets<sup>6</sup>. Le financement privé permet aussi de contourner les critiques des transporteurs maritimes, qui crieraient à la concurrence déloyale en cas de subventions.

Cette condition, en rupture avec les tentatives précédentes, caractérise le projet. La société Eurotunnel est introduite en bourse en 1987, tandis qu'une syndication internationale record de quelques 200 banques s'engage sur la mise à disposition d'un crédit de 10 milliards de livres sterling. La course contre la montre

---

<sup>4</sup> COST 317 (1995), p. 64.

<sup>5</sup> Groupe de travail franco-britannique sur la liaison trans-manche, *Manche, quelles liaisons?*, Paris, Documentation française, 1982, 137 p.

<sup>6</sup> Pourtant, le rapport des banques françaises et britanniques en 1984 subordonnait un financement par des capitaux privés à de très nombreuses conditions, signifiant par là sa prudence sur ce sujet.

[42]

s'accélère pour la réalisation du projet. Dès 1988, surgissent les premiers conflits entre Eurotunnel et le consortium chargé des travaux et des systèmes de transport, Transmanche Link (TML). L'ouvrage est inauguré en mai 1994 avec un an de retard sur le calendrier initial et mis en service progressivement à partir de cette date. Ce retard a des conséquences financières importantes: la plus grande partie des emprunts a été débloquée bien avant que l'entreprise n'encaisse ses premières recettes: les intérêts courent plusieurs mois sans qu'Eurotunnel ne dégage aucune capacité d'autofinancement.

La complexité du projet et la longueur de sa gestation imposent d'identifier les acteurs en présence, d'expliquer leurs arguments et leurs attentes. Nous nous intéressons ici uniquement au domaine du transport de marchandises. La logique du transport de passagers est différente. Il est toutefois légitime de se demander comment les demandes parfois antagonistes du transport de voyageurs et de marchandises ont pu être conciliées.

Ce long processus est jalonné par les prévisions successives de rentabilité faite par les cabinets de conseil, les banques, les administrations et par Eurotunnel même. Fondées sur des anticipations de trafic, ces études sont au cœur du système: elles déterminent les choix des investisseurs et les décisions des financiers. Elles constituent un enjeu de pouvoir dans les conflits qui surgissent rapidement entre Eurotunnel et ses partenaires. Nous évoquerons leur rôle dans l'ensemble du processus.

Enfin, il est légitime de se demander dans quelle mesure le système Eurotunnel remplit sa mission de système intermodal. Bien que très favorable au transport combiné, car reliant des marchés importants par une technologie efficace, le tunnel sous la Manche n'a pas encore contribué de manière significative au développement de corridors de fret; a contrario, le choix d'une autoroute roulante pour transporter les poids lourds s'est révélé compétitif par rapport à l'offre maritime. Le potentiel du transport de marchandises pour le système Eurotunnel est-t-il sous-estimé?

## **1. Arguments pour une Liaison fixe transmanche**

### **1.1. Une opposition vigoureuse**

**L**e projet de construction d'une liaison fixe entre l'Angleterre et l'Europe continentale a longtemps suscité toute une gamme de réactions entre fascination et rejet. Certaines demeurent vivaces dans les années 80<sup>7</sup>. Lorsque la concession est accordée, les sondages révèlent que plus de la moitié des Britanniques y est opposée. Très vite, cette opposition se structure en deux groupes: les opposants à la Communauté européenne, souvent défenseurs de l'insularité britannique, et ceux qui perçoivent l'ouvrage comme une menace pour

---

<sup>7</sup> Pour plus de détails sur l'histoire du tunnel sous la Manche dans son contexte historique, voir Bonnaud L. (1994)

leurs intérêts. L'action de ces derniers se cristallise autour de l'activité des ferries et de la défense de l'environnement, notamment dans le comté du Kent. Enfin, une partie des décideurs politiques craint qu'un tunnel ferroviaire ne soit trop dépendant des syndicats.

Les transporteurs maritimes, représentés par Flexilink<sup>8</sup>, voient dans la future infrastructure un concurrent redoutable. Au moment du choix du concessionnaire, ils font valoir qu'un système offrant une liaison routière directe, pont ou tunnel, signerait l'arrêt de mort des compagnies maritimes<sup>9</sup>. Des milliers d'emplois seraient menacés. En 1984, Peter Rees, Secrétaire financier au Trésor et député de la circonscription de Douvres, évoque « une liaison qui serait perçue par ses électeurs comme une menace sérieuse pour l'emploi local ». Alors que l'appel aux promoteurs n'est pas encore clos, Flexilink lance une campagne de communication d'envergure nationale, avec des slogans frappants, tels que « Le tunnel sous la Manche: le trou noir qui mettra la Grande-Bretagne dans le rouge » ou bien « Recrutés par le tunnel sous la Manche: 3.500 employés. Licenciés par le tunnel sous la Manche: 40 000 employés »<sup>10</sup>. Cette menace milite en faveur des navettes ferroviaires de préférence à un système routier direct.

Autre critique aux yeux des transporteurs maritimes: le manque d'investissements chez British Railways depuis plusieurs décennies, qui conduit à une impasse. «Pouvons-nous permettre aux chemins de fer de justifier par leur propre inefficacité que l'on s'embarque dans cette aventure des plus coûteuses?»<sup>11</sup>, s'indigne un opposant. Les projets de tunnels ferroviaires sont perçus par le Syndicat National des Marins comme un moyen de promouvoir les intérêts d'un mode de transport au détriment d'un autre. Les débats se polarisent donc entre les défenseurs du mode maritime et ceux du rail.

Le front des transporteurs maritimes n'est toutefois pas uni. James Oliver Sherwood, propriétaire d'un groupe de transport maritime (Sea Containers) et, à partir de 1985, d'une compagnie de ferries (Sealink<sup>12</sup> British Ferries), se porte candidat à la concession pour une liaison fixe: Transmanche Express (Expressway) est un projet de tunnel mixte ferroviaire et routier. L'annonce est spectaculaire, mais le contenu mal défini. D'emblée, Expressway est considéré comme un outsider. Mais Sealink se trouve désormais en porte-à-faux au sein du lobby anti-tunnelier Flexilink.

Sir Nicholas Henderson observe que «les habitants du Kent ne doutaient pas que notre projet aurait d'importantes répercussions pour leur région en termes

---

<sup>8</sup> Les compagnies European Ferries, Sealink et P & O, s'unissent à partir de 1985 au sein du groupe de pression Flexilink, héritier d'une structure créée par le port de Douvres.

<sup>9</sup> Conférence du Sénateur Robert Pontillon à Calais, 7 novembre 1987.

<sup>10</sup> Henderson (1987), p. 41.

<sup>11</sup> House of Commons, Transport Committee, *Minutes of Evidence*, Londres, HMSO, Session 1981, vol. 3, § 16.

<sup>12</sup> Sealink est née en 1969 d'un accord entre les British Railways et l'armement naval de la SNCF, auquel s'associent des compagnies belge et néerlandaise. J.O. Sherwood rachète la part britannique.

<sup>13</sup> Henderson (1987), p. 39.

[44]

d'environnement, d'économie et d'emploi»<sup>13</sup>, un commentaire à double sens.

Certains habitants du Kent constituent en effet la seconde catégorie la plus active d'opposants au tunnel. Parmi les craintes les plus répandues, figurent les nuisances associées au chantier, puis aux changements dans la structure des flux de passagers et de marchandises entre la Grande-Bretagne et le Continent. Dans le sud-est, le réseau routier et autoroutier (M 20) est saturé, tout comme la voie périphérique londonienne (M 25). Il en va de même pour les lignes de British Railways, où le trafic à longue distance partage d'insuffisantes capacités avec les trains de banlieue de l'immense agglomération londonienne. Toutes les associations écologistes de la région dénoncent l'augmentation du trafic routier que les navettes trans-Manche ne manqueront pas de provoquer. Le débat sur la grande infrastructure ne renvoie plus ici un mode contre un autre, mais dénonce l'augmentation potentielle de trafic dans les régions desservies. Les promoteurs, conscients de ces résistances, engagent plusieurs consultants pour recueillir l'avis des populations concernées.

La construction du lien fixe transmanche représente enfin une menace syndicale. La position de Lord Young, ministre sans portefeuille du gouvernement Thatcher et spécialement chargé des questions d'emploi, est à cet égard très représentative. Tout comme Margaret Thatcher, Lord Young est partisan d'un lien routier direct. Il voit dans un tunnel ferroviaire un moyen de pression idéal pour les syndicats du rail, en particulier du NUR (Union nationale des cheminots) et de l'ASLEF (Société associée des machinistes de locomotives et des chauffeurs). Ceux-ci seraient en mesure de paralyser les échanges entre l'île et le Continent par une simple grève<sup>14</sup>. Ce type d'argument pèse en faveur d'une exploitation des navettes par une société indépendante, donc distincte des réseaux des deux pays: l'exploitation échoie finalement au concessionnaire Eurotunnel. La question des trains directs de passagers et de fret a été également évoquée avec les syndicats ferroviaires. Ces démarches illustrent le statut particulier du tunnel sous la Manche au sein des réseaux des deux pays.

## 1.2. Des conséquences régionales étendues

À l'échelle du territoire britannique, le débat porte sur le déséquilibre économique latent entre le Nord et le Sud de la Grande-Bretagne. Ce *North-South divide* sera-t-il aggravé par une liaison fixe? Eurotunnel répond par la négative : la liaison permettra le contournement de Londres et la desserte directe des régions défavorisées des Midlands et du Nord de l'île. «La beauté d'un service ferroviaire rapide vers le Continent réside dans le fait qu'il augmenterait considérablement le potentiel d'exportations britanniques de toutes les parties de l'archipel», explique Sir Nicholas Henderson à Lord Young, sceptique<sup>15</sup>. Le groupe de pression Campaign for the North, neutre quant à la liaison

<sup>14</sup> Henderson (1987), p. 23 et 47.

<sup>15</sup> Henderson (1987), p. 23 et 47.

fixe, émet un avis plus nuancé. Tout en reconnaissant que des trains directs pourraient compenser la faible densité aéroportuaire dans le Nord, son porte-parole craint que les investisseurs ne préfèrent construire des usines à proximité du tunnel pour améliorer leur logistique, ce qui aggraverait le déséquilibre existant<sup>16</sup>. Le débat met en lumière un point crucial: le tunnel à lui seul ne peut compenser les inégalités dans l'aménagement du territoire: il doit être complété par de grandes infrastructures sur les axes de communication les plus défavorisés.

A l'échelle continentale, la réalisation d'un corridor de fret à grande capacité sous la Manche pourrait modifier le centre de gravité industriel de l'Europe. Le Sénateur Robert Pontillon préside l'Association Transmanche, favorable à la liaison. Il évoque en 1987 le «redéploiement des axes de décision en Europe», dont les frontières seront repoussées «jusqu'au nord de l'Ecosse»<sup>17</sup>, et le renforcement du triangle Londres-Bruxelles-Paris. Le tunnel peut également affecter la position stratégique des grands ports britanniques et ceux de la façade continentale: Le Havre, Rotterdam, Anvers, Brême et Hambourg.

Enfin, les compagnies de ferries risquent de fermer des lignes longues qui ne seront plus rentables, comme Le Havre-Southampton. L'offre est donc susceptible de se concentrer sur le Pas-de-Calais au lieu d'être répartie le long des côtes françaises et anglaises de la Manche et de la Mer du Nord. Le tunnel créé des conditions favorables non seulement aux transports à longue distance, mais aussi à la massification des trafics, il accentuera donc cette concentration géographique. A long terme, la domination historique de la liaison rhénane – Flandres, Rhin, Suisse, Milan –, pourrait être ainsi remise en cause dans les échanges Nord-Sud. L'axe Calais-Marseille, l'«isthme court» cher à Fernand Braudel<sup>18</sup>, en profiterait. Ceci inquiète les régions périphériques, comme l'exprime une étude commandée par le Conseil régional de Bretagne: «(Le tunnel) risque ainsi d'accentuer les déséquilibres régionaux au profit de la zone centrale»<sup>19</sup>. Ce que l'on nomme déjà l'«effet entonnoir» risque d'être «plus marqué du côté continental que du côté insulaire, par suite de la proximité et du poids de l'agglomération londonienne et d'un moindre développement du littoral britannique»<sup>20</sup>. Des inquiétudes similaires s'expriment au Pays de Galles, dans le Devon et en Cornouaille.

### 1.3. Le transport intermodal britannique: un cas d'espèce.

La logique de rééquilibrage est non seulement spatiale, mais aussi modale. Les promoteurs du tunnel soutiennent que le tunnel aidera au rééquilibrage modal du transport de marchandises, c'est-à-dire à la diminution du trafic de poids lourds en faveur des trains directs. L'argument n'est

---

<sup>16</sup> Entretien avec Lord Pennock, ancien co-président d'Eurotunnel, 25 mai 1988.

<sup>17</sup> Conférence du Sénateur Robert Pontillon à Calais, 7 novembre 1987.

<sup>18</sup> Bonnaud (1995).

<sup>19</sup> Philipponneau (1990), p. 4.

<sup>20</sup> Philipponneau (1990), p. 6.



[46]

pas nouveua: le choix modal est au cœur du débat depuis le début des années 70. En 1973, A.W.T. Daniel, Président du Conseil National du Transport intérieur, déclare qu'en cas de réalisation d'une liaison fixe, l'économie de temps sur les ruptures de charge sera plus profitable que celle faite sur la traversée elle-même<sup>21</sup>. Le Conseil des chemins de fer britanniques estime que grâce au tunnel, les services ferroviaires «devraient détourner des poids lourds une part considérable du trafic anglo-européen de marchandises, en croissance irrépessible»<sup>22</sup>. Les pays du Benelux et l'Allemagne sont les plus sensibles à cet argument, qui place la liaison fixe transmanche parmi les chantiers prioritaires de l'administration communautaire dès la fin des années 70. Roger Beetham, directeur au Foreign Office détaché à Bruxelles de 1977 à 1980, rappelle que la Commission était vivement intéressée par le projet<sup>23</sup>. Les particularités modales des transports de marchandises au Royaume-Uni expliquent cet intérêt.

En Grande-Bretagne, plus de 89% des marchandises sont transportées par la route en 1990 et 91,4 % en 1994, l'année de l'ouverture du tunnel. La part de marché du rail pour l'ensemble des transports de marchandises au Royaume-Uni, 9,4%, est alors l'une des plus faibles d'Europe. La navigation intérieure est marginale<sup>24</sup>. Toutefois, l'agrégation des flux de marchandises internationaux aux tonnages nationaux rapproche le Royaume-Uni de la moyenne européenne : le rail transporte 11 % du tonnage total (national + international) en 1990, la moyenne des pays de la CEE est à 14 %.

Cette répartition tient à trois raisons principales. Premièrement, les distances entre les ports britanniques et le lieu de livraison des cargaisons sont relativement courtes : pas d'hinterland profond, compte-tenu de la superficie réduite et de l'indentation de l'île. Or, le transport intermodal ne se justifie économiquement que sur les longues distances, à partir d'environ 500 kilomètres. La répartition des ports sur plusieurs façades maritimes réduit les flux de marchandises, alors que l'on estime que le point mort d'un train de fret ne peut être atteint à moins de 100 000 tonnes par an dans chaque sens<sup>25</sup>. Deuxièmement, les investissements ferroviaires britanniques commencent à diminuer au moment même où l'usage du container se répand, c'est-à-dire dans les années 60. Une diminution de la qualité du service chez British Rail (fermeture de lignes et d'entrepôts) accompagne la baisse des investissements et consolide cette situation à l'avantage de la route. Troisièmement, le transport routier s'est adapté rapidement aux évolutions de la demande et aux changements institutionnels. Au cours des années 80, le transport des biens de consommation à l'intérieur du Royaume-Uni est rationalisé par les distributeurs au moyen de plates-formes régionales. Le contexte de déréglementation routière aiguise la concurrence dans un secteur atomisé, encourage la diver-

<sup>21</sup> Royal Society (1973).

<sup>22</sup> British Railway Board (1973), p. 13.

<sup>23</sup> Entretien avec l'auteur, 16 mars 1988.

<sup>24</sup> Parts de marché calculées en tonnes-kilomètres. Source: SES-CEMT.

<sup>25</sup> Savy (1997), p. 17.

sification de ses principaux acteurs vers la logistique. Les trafics à haute valeur ajoutée prennent le pas sur le transport de vrac sur courtes distances, sans potentiel de développement, qui reste au chemin de fer<sup>26</sup>.

Sur le plan international, les distributeurs continentaux approvisionnent directement le pays, ce qui soutient le doublement des flux transmanche entre 1982 et 1994 (4 millions de tonnes d'UTI). Celui-ci s'opère sur les navires ro-ro et en mode non accompagné (lo-lo, semi-remorques et containers). Les principaux partenaires commerciaux sont le Benelux, l'Allemagne et la France. France et Royaume-Uni échangent 5 millions de containers en 1992. Plus de 260 000 camions ro-ro transitent la même année entre la Grande-Bretagne et le sud de l'Europe, principalement l'Italie et l'Espagne. Avec le Benelux comme avec les ports d'Allemagne du Nord, d'où la traversée dure plus longtemps, le mode non accompagné domine largement: il représente 85 % du total<sup>27</sup>.

La domination de la route s'explique également par le fait que la navigation intérieure et le cabotage sont pratiquement inexistant: pour ce dernier 40 000 UTI soit 0,5% des volumes transportés en Grande-Bretagne en 1992-93.

Dans ce contexte largement défavorable au transport ferroviaire, la part du transport combiné est réduite à la portion congrue. Bien que les Britanniques innovent en la matière, aucune solution ne se diffuse largement. Les mini-containers utilisés dans les années 50 pour les petits envois ne connaissent pas un succès durable. En raison du gabarit réduit du réseau britannique, le transport de semi-remorques de type Kangourou (*piggy-back*) s'effectue sur des wagons spéciaux *multifret* de 15 à 18 tonnes. Comme il est restreint au trafic national, le système *multifret* stagne comme les autres<sup>28</sup>. La technique du *trailer train*, qui consiste à doter des semi-remorques de bogies escamotables, «n'a pas encore fait ses preuves». La caisse doit être renforcée pour résister au transport ferroviaire, ce qui réduit sa charge utile. La capacité des wagons est limitée par la cabine. Enfin, les transporteurs répugnent à investir dans du matériel si spécialisé.

De fait, les expériences des années 1980 et du début des années 90 ne les y incitent pas. La société Freightliner, filiale de British Rail dédiée au transport combiné de containers et de caisses mobiles, est structurellement déficitaire. Seuls subsistent les services qui visent les axes les plus importants. Le *Piggyback Consortium* exploite des liaisons combinées entre l'Irlande, la Grande-Bretagne et le Continent. CharterRail, qui regroupe notamment les BR et l'industriel GKN, met en service un train régulier de *piggyback* entre Londres et Glasgow en 1992. Les frets sont assurés par une douzaine d'industriels et, entre Londres et les Midlands, par un fabricant d'aliments pour animaux domestiques. Les volumes sont toutefois insuffisants. CharterRail ne survit pas à ses difficultés financières.

En conséquence, le trafic combiné britannique régresse tout au long des années 80. Avec 7,6 millions de tonnes transportées chaque année, il représente

---

<sup>26</sup> Savy (1997), p.141.

<sup>27</sup> Savy (1997), p.142.

<sup>28</sup> Savy (1997), p. 143.

[48]

5% de l'activité ferroviaire en 1994 contre plus de 8 % dix ans plus tôt. «Avec 5% du trafic ferré, qui n'achemine lui-même que 6 % du fret national<sup>29</sup>, le transport combiné représente 3 pour mille du fret britannique»<sup>30</sup>. Souffrant d'un potentiel de massification insuffisant, le trafic combiné interurbain est faible. Le rapport Mercier, fondé sur l'observation de la situation dans la première moitié des années 90, reste pessimiste sur le potentiel national du transport combiné.

Il en va encore une fois tout autrement du trafic international. 7 millions d'unités de fret transitent dans les ports britanniques au début des années 90 et 500 000 conteneurs sont acheminés par transport combiné. Le trafic de conteneurs entre les ports et les centres urbains constitue donc l'essentiel de l'activité combinée britannique. Sur certaines liaisons, particulièrement dans le Nord du pays et avec des grands ports, la part de marché de Freightliners peut même atteindre 35 %<sup>31</sup>.

Compte-tenu de ce qui précède, le choix d'un système ferroviaire transmanche de préférence au lien routier direct est accueilli avec soulagement par les partisans des chemins de fer. Plus la distance est importante, plus le rail peut concurrencer avec succès le fret routier. En reliant BR à l'ensemble du réseau continental, la liaison fixe offre au rail une opportunité extraordinaire. «Le fait que le projet incluait une liaison ferroviaire directe pour les passagers et les marchandises était perçu comme un encouragement au transfert de trafic de la route au rail»<sup>32</sup>. Les échanges internationaux, limités au transport multimodal mer-terre, vont pouvoir combiner le rail et la route: avec le tunnel, qui offre une capacité de transit de plusieurs millions de tonnes par an, la traversée se fera soit par ferroutage, soit par route roulante<sup>33</sup>. Le système Eurotunnel est perçu comme propice à l'allègement d'un système routier sous-capacitaire et qui souffre d'engorgements chroniques. Robert Hugues, député travailliste d'Aberdeen North estime que ce choix donne au Royaume-Uni les moyens d'une politique intégrée des transports<sup>34</sup>. Le tunnel devrait pour le moins contenir la croissance du trafic de poids lourds. Le député de Battersea, A. Dubs, commente ainsi l'octroi de la concession à Eurotunnel: «Nous avons commis une faute majeure en détournant les mouvements de fret et de passagers du rail à la route [...] Je vois ces perspectives comme un coup de fouet et un possible sauvetage pour les services marchandises de British Rail»<sup>35</sup>. Le souci de sauver les chemins de fer britanniques, structurellement déficitaires, constitue en effet le moteur du soutien accordé par le Syndicat National des Cheminots (NUR) au projet FM / CTG. A contrario, l'économiste

---

<sup>29</sup> Part en tonnage, ce qui explique qu'elle soit inférieure aux statistiques exprimées en tonnes-kilomètres.

<sup>30</sup> Savy (1997), p. 41.

<sup>31</sup> Savy (1997), p.144.

<sup>32</sup> Henderson (1987), p. 62.

<sup>33</sup> Henderson (1987), p.145.

<sup>34</sup> House of Commons, *Hansard*, vol. 90, 1986, col. 20.

<sup>35</sup> House of Commons, *Hansard*, vol. 98, 1986, col. 1138.

Michel Savy estime que le rail ne pourra résoudre la congestion du système routier en Grande-Bretagne: «une croissance de 50 % du trafic ferroviaire réduirait le trafic routier de 5 % seulement»<sup>36</sup>.

Naturellement, British Railways prévoit dès l'origine d'ouvrir des services directs pour le fret. Mais on peut douter qu'il s'agisse d'une priorité, compte tenu du coût des améliorations à réaliser sur les voies. BR est-elle même crédible auprès des chargeurs? Le Ministère des Transports britannique souligne prudemment que les perspectives «dépendront des capacités de BR à satisfaire les besoins de l'industrie sur une base commerciale». La défiance est ancienne : en 1974, Desmond Leeper, président de The Lep Group Ltd., dénonce déjà la mauvaise qualité des services offerts par les trains-ferries, et constate la réactivité des transporteurs routiers qui prennent massivement en charge les containers<sup>37</sup>.

En 1987, BR et la SNCF adressent un questionnaire à 2 000 entreprises susceptibles d'utiliser la liaison fixe. La moitié des entreprises non-exportatrices envisagent d'exporter si le tunnel est ouvert. 56 % de celles qui exportent déjà considèrent que leur chiffre d'affaire à l'étranger pourrait augmenter grâce à la nouvelle infrastructure. 59 % se déclare même prête à transférer une partie de leur fret vers le rail<sup>38</sup>. A tous les niveaux de la société, des attentes très fortes s'expriment donc en matière de transfert modal.

## **2. Le tunnel double et ses navettes: un financement privé pour un système inédit**

### **2.1. Le tunnel et sa commercialisation**

**P**our comprendre l'importance des prévisions de trafic dans l'histoire du projet, rappelons que le projet est entièrement financé par des capitaux privés, principalement sous forme d'actions et de crédits bancaires. C'est une première en matière d'infrastructures de transport. L'octroi de ces financements dépend principalement de la rapidité de la construction<sup>39</sup> et de la capacité future du tunnel à capter suffisamment de trafic pour rembourser ses prêteurs et rémunérer ses actionnaires pendant la durée de la concession. La troisième inconnue de l'équation est la capacité concurrentielle des transporteurs maritimes. Elle déterminera le montant des tarifs.

Si le financement est novateur, le système financé ne l'est pas moins par ses dimensions et par sa conception. En outre, il doit satisfaire des exigences contradictoires: donner le meilleur accès possible au trafic automobile, sans bouleverser les équilibres écologiques; offrir une alternative aux ferries, qui ne doivent toutefois pas disparaître du marché; accélérer les liaisons transmanche, malgré des

---

<sup>36</sup> Savy (1997), p. 142.

<sup>37</sup> Bonnaud (1992), tome 2, p. 78.

<sup>38</sup> House of Lords, *Channel Tunnel Bill. Select Committee*, vol. 2, 1987, cf. p. 566.

<sup>39</sup> Un délai de six années est jugé acceptable en 1985.

[50]

infrastructures congestionnées dans le Kent, le tout, en restant rentable. Ceci explique la faveur successive de projets unimodaux pendant la première moitié des années 80, l'un ferroviaire et les autres routiers, avant que le choix des gouvernements ne s'arrête sur un système intermodal fin 1985. Sir Alec Cairncross, économiste du gouvernement britannique, est bien conscient des attentes et des oppositions que suscite le tunnel. Témoin de la débâcle du projet en 1975, il milite au début des années 80 en faveur d'un ouvrage qui puisse accommoder la palette la plus large possible de trafics. En raison de son diamètre limité, le «trou de souris» proposé en 1979 ne peut accueillir de navettes pour automobiles, a fortiori pour poids lourds. On estime généralement que ce système unimodal simple sera saturé au seuil du XXI<sup>e</sup> siècle. Contre cette tendance, Margaret Thatcher exprime clairement sa préférence pour un tunnel routier, qui permettrait de franchir la Manche sans rupture de charge entre les autoroutes. Elle déclare en 1984 à l'antenne de la BBC: «beaucoup de gens rêvent de prendre la route jusqu'à Douvres et de continuer à conduire jusqu'à Calais. Nous devons donc envisager cette possibilité également». Le Secrétaire aux Transports, Nicholas (Nic) Ridley, est également un ferme partisan d'une liaison routière directe.

De fait, trois des quatre projets consécutifs à l'appel d'offres de 1985 offrent cette option: Euroroute, Europort et Transmanche Express (Expressway). Nous avons vu cependant que les projets de liaison routière directe sont les plus contestés par les groupes d'opposants. De plus, les études économiques sont unanimes: seul un tunnel ferroviaire susceptible d'accueillir également des véhicules routiers peut être rentable. Certains aspects techniques militent également en faveur de ce dernier, parmi lesquels la ventilation de l'ouvrage et la sécurité maritime dans le Pas-de-Calais.

La prise de position du Premier ministre britannique handicape a priori France Manche / Channel Tunnel Group, qui défend un ouvrage intermodal. Au cours d'un entretien avec son président, Sir Nicholas Henderson<sup>40</sup>, Margaret Thatcher précise cependant que la réalisation rapide de l'ouvrage est prioritaire, et qu'elle ne défend aucun projet en particulier. Elle est même consciente du fait qu'une liaison directe pourrait se révéler très coûteuse. Sir Nicholas défend subtilement l'idée que le système choisi laissera une partie du marché aux ferries, tout en diminuant le prix du passage. Pour un semi-remorque, il s'établit alors à 260 livres en moyenne. Cette baisse des prix favoriserait les exportations – de toutes les régions de la Grande-Bretagne. Elle lèverait un obstacle de taille pour le commerce extérieur du pays. De tels propos remportent l'adhésion de la Dame de Fer.

Malgré l'élimination rapide d'Europort – trop cher, trop hasardeux –, les jours qui précèdent l'attribution de la concession voient les cartes se brouiller. Le scénario de la fin des années 60 menace de se reproduire: les gouvernements avaient alors demandé aux candidats de se regrouper au sein d'une société unique. Des pressions variées s'exercent en faveur de la fusion de deux ou plusieurs projets. Le Secrétaire aux Transports continue à défendre un accès routier direct; en outre,

---

<sup>40</sup> Le 13 mai 1985.

il manifeste le souci du gouvernement de ne pas figer l'offre par le choix d'un système technique et peut-être celui de ne pas paraître trop conformiste. Nic Ridley suggère à FM / CTG d'intégrer le projet Transmanche Express. Le très influent entrepreneur de travaux publics Sir Nigel Broackes, président du groupe Trafalgar, écarte le projet Transmanche Express, qu'il considère irréalisable. Il propose de construire la liaison routière d'Euroroute (pont et tunnels immergés) tandis que FM / CTG réaliserait un tunnel ferroviaire. Mais outre les objections déjà mentionnées, on réalise que des arguments techniques forts s'opposent à la réalisation d'une liaison routière directe. Citons, au premier rang, la ventilation de l'ouvrage et les risques d'assoupissement des conducteurs. De l'autre côté du Channel, Francis Bouygues, suggère hardiment qu'Euroroute prenne en charge le financement de la liaison, FM / CTG sa construction, tandis que James Oliver Sherwood l'exploiterait après l'ouverture.

Pour emporter la concession, FM / CTG s'est engagée *in extremis* à présenter un projet de routière liaison directe si le trafic et la technologie le permettent. Sir Nicholas Henderson rapporte: «dans les dernières semaines, il était devenu évident pour moi qu'à défaut de pouvoir offrir maintenant, de manière incontestable, une liaison directe si la demande et l'état de la technologie le permettaient, nous serions exclus»<sup>41</sup>. La formulation définitive de la proposition de lien directe n'est prête qu'à la veille de l'annonce publique du choix du concessionnaire. Finalement, le gouvernement tranche clairement en faveur du seul système intermodal. Selon les mots d'André Bénard, co-président d'Eurotunnel à partir de 1986 et jusqu'à la mise en service: «cette solution technique présente le grand intérêt de faire passer le trafic d'une ligne de chemin de fer et d'une autoroute dans deux tunnels seulement. Elle posait visiblement moins de problèmes techniques que les projets concurrents (...) et était la seule à pouvoir être financée entièrement par le secteur privé. Le projet apparaissait comme étant de loin le plus réaliste»<sup>42</sup>.

Contrairement à l'idée reçue selon laquelle le tunnel sous la Manche est d'abord une infrastructure pour voyageurs, l'offre de transport de marchandises a été très tôt prise en compte. La part de la Communauté européenne dans les échanges commerciaux du Royaume-Uni passe en effet de 25% en 1973 à 50 % en 1982 et 60 % en 1986. Les échanges avec la France bénéficient particulièrement de cette dynamique, qui pose deux défis aux promoteurs du tunnel : la liaison fixe doit offrir des capacités importantes pour le fret, afin d'éviter un goulet d'étranglement sur la Manche, tout en diminuant les tarifs, pour améliorer la compétitivité des produits britanniques.

Dès l'origine du projet, des consultations ont lieu pour définir le système de transport de fret le plus approprié. Les promoteurs demandent conseil à la société Intercontainer, spécialiste suisse du transport intermodal. Le matériel roulant n'est

---

<sup>41</sup> Henderson (1987), p. 56. Fin 1999, Eurotunnel a présenté aux gouvernements une étude de faisabilité sur un second lien fixe, gardant ainsi, contractuellement, l'exclusivité d'un projet pour lequel les conditions ne sont, de toute évidence, pas encore réunies.

<sup>42</sup> Bénard (1995), p. 36.

[52]

pas compatible entre les réseaux ferroviaires britannique et continentaux. Les normes techniques autant que les conceptions divergent: ainsi, l'alimentation électrique sur le réseau sud-est de BR s'effectue par rail central, à une tension différente de celle du réseau SNCF. Le gabarit des tunnel et des ponts britanniques est plus étroit que ceux d'Europe continentale<sup>43</sup>: seule la circulation de trains britanniques vers le continent serait possible. Enfin, BR a peu d'expérience en matière de transport de marchandises, et aucune sur l'international. Son réseau n'a pas été modernisé depuis la Seconde Guerre mondiale. Les quais fixes de Folkestone face aux quais à marée du Continent illustrent bien ce décalage. Les négociations sont rudes entre futur concessionnaire et opérateurs ferroviaires. «C'est là que je les ai gagnés», déclare le consultant Bryan Stone en désignant ses cheveux blancs. Et plus bas: «J'ai aussi bien des cicatrices dans mon cœur»<sup>44</sup>.

Le choix d'un tunnel double permet une plus grande fluidité et sécurité du trafic. Il découle également des lois de la physique: il est plus économique de percer deux galeries de 7 mètres qu'une seule de 14 mètres. Pourtant, certains cheminots, en particulier à la SNCF, voyaient d'un bon œil un gabarit plus important<sup>45</sup>. Finalement, le projet de double tunnel à navettes FM / CTG offre une capacité comparable à celle d'une autoroute. Chaque navette peut embarquer 150 voitures ou 35 camions. Sur les terminaux, les poids lourds bénéficient d'une infrastructure dédiée: zones de dédouanement, commerces, services de sécurité. Sur la base d'un départ toutes les quinze minutes, 15 heures par jour et toutes les heures le reste du temps, ce sont plus de 10 000 véhicules par jour qui transitent par le tunnel<sup>46</sup>. Les trains de marchandises directs traversent en 20 minutes à 160 km/h, les navettes-autos et poids lourds en 35 minutes.

Les tensions qui ont présidé aux négociations sur le système technique se retrouvent dans les discussions en vue d'un accord avec la SNCF et BR, dit «accord ferroviaire». La position monopolistique des compagnies ferroviaires publiques face à l'exploitant du tunnel créée à l'origine un rapport de forces déséquilibré. Toutefois, l'union d'intérêt des compagnies nationales de chemins de fer n'est qu'une façade. BR, peu versée dans la coopération commerciale internationale, choisit de créer une société mixte avec la SNCF pour préparer et gérer les services transmanche. Juridiquement, les réseaux sont censés agir de manière «conjointe et solidaire » envers le concessionnaire. Dans les faits, tout oppose BR et la SNCF, des normes techniques jusqu'à la culture d'entreprise. La privatisation des chemins de fer britanniques en plusieurs tranches au milieu des années 90 vient encore brouiller les rapports de forces.

Aux termes de l'accord ferroviaire, dont la durée est alignée sur celle de la concession, les utilisateurs du tunnel doivent payer un loyer au concessionnaire

<sup>43</sup> Le tirant d'air des ponts ferroviaires britanniques est de 6 pieds inférieur à ceux du continent.

<sup>44</sup> Entretien avec l'auteur, 6 novembre 2002.

<sup>45</sup> Henderson (1987), p. 29.

<sup>46</sup> A titre de comparaison, le tunnel de Verena en Suisse, qui utilise également un système de navettes, reçoit 4 000 véhicules par jour en période de pointe. Entretien avec Hans Furgler, Rhätische Bahn, 6 novembre 2002.

de l'infrastructure, avec un montant plancher dans les 12 premières années d'exploitation - jusqu'en 2006. Ceci constitue un apport de liquidités vital pour le concessionnaire<sup>47</sup>. Par ailleurs, des dispositions sont prises pour intéresser les réseaux ferrés aux résultats financiers d'Eurotunnel. La partie variable est fonction du nombre de voyageurs et du volume de marchandises transportés, en containers et en vrac. L'incitation au développement du trafic ferroviaire de marchandises existe donc<sup>48</sup>. Toutefois, si les opérateurs ferroviaires sont fortement incités à améliorer la desserte du tunnel, la priorité reste la grande vitesse voyageurs en raison de l'absence de voie de ce type du côté britannique. Les partisans du fret ferroviaires se consolent en prévoyant que la construction d'une ligne nouvelle pour la grande vitesse voyageurs libèrera des capacités pour le fret sur les lignes existantes.

En termes de capacités, les compagnies ferroviaires disposent de la moitié du tunnel arrêtee en «sillons standards», c'est-à-dire la capacité nécessaire au passage d'un convoi en termes d'espace, de temps et de service. La capacité minimale réservée aux trains est de 10 passages par heure dans chaque sens, dont 2 pour le fret, circulant théoriquement à 100 km/h. Mais ces derniers doivent éviter dans la mesure du possible les périodes de pointe. D'emblée, l'utilisation de la même infrastructure par des trains directs de marchandises, par des navettes et par des trains de voyageurs à grande vitesse se fait au détriment des premiers. Enfin, Eurotunnel a obtenu que les trains de marchandises, comme les navettes, soient conduits par son propre personnel pour atténuer les risques de conflits sociaux. Le contrôle des exploitants ferroviaires sur l'infrastructure est donc considérablement réduit. Eurotunnel gère en direct l'accès à l'infrastructure (le tunnel et ses voies) et exploite la navette ferroviaire.

La durée de la concession a varié à trois reprises depuis son attribution, en 1986. Initialement fixée à 60 ans, soit jusqu'en 2046, elle est prolongée en 1993 jusqu'en 2052, pour permettre le remboursement de la dette et un rendement acceptable des fonds propres. Compte-tenu des retards à la mise en service, les gouvernements acceptent encore une troisième extension jusqu'en 2086. Significative, cette troisième rallonge a été cependant obtenue contre compensations financières<sup>49</sup> et un accord visant à stimuler le trafic ferroviaire de marchandises. Cette clause vient en écho des transformations du transport ferroviaire survenues au début des années 90.

Parmi les mesures envisagées, figure la promesse d'ouvrir le réseau ferroviaire français à de nouveaux exploitants britanniques. Un changement des modes d'ex-

---

<sup>47</sup> Cette rémunération forfaitaire arrêtee en 1987 lors de la signature de la Convention ferroviaire, devait à l'origine assurer à Eurotunnel la couverture de 50 % de ses coûts d'exploitation. Elle a été critiquée comme une subvention cachée de la part de la SNCF, entreprise d'Etat. André Bénard signale que la Commission Européenne demeure longtemps réticente, Bénard (1995), p. 43

<sup>48</sup> Eurotunnel, *Augmentation de capital. Introduction en bourse. Note d'information*, 27 octobre 1987, 138 p.

<sup>49</sup> Notamment le versement d'une partie des bénéfices de l'entreprise au gouvernement de 2052 à 2086.



[54]

ploitation ferroviaires des deux côtés de la Manche ouvrirait l'accès du réseau aux transitaires, aux opérateurs logistiques, voire aux chargeurs eux-mêmes. La privatisation de BR a en effet créé des entités distinctes pour l'exploitation d'une part, et une société pour la gestion de l'infrastructure d'autre part. Elle affecte *Freightliners*: tout d'abord, des terminaux sont fermés, les trains réorganisés et les services courte distance abandonnés<sup>50</sup>. Puis, *Freightliners* est démantelée. En 1996, le transport de fret national s'organise autour de deux filiales des BR: *Railfreight Distribution* (RfD) pour la traction<sup>51</sup> et *Trainload Freight* pour le transport. Celles-ci conservent le trafic combiné domestique, mais se désengagent du fret européen, assuré à partir de 1997 par English, Welsh & Scottish Railways (EWS) et par des opérateurs de transport combiné européens. EWS est née en 1996 d'un consortium formé par la compagnie ferroviaire régionale américaine Wisconsin Central et par plusieurs groupes bancaires<sup>52</sup>. Parmi les opérateurs européens, figurent Intercontainer-Interfrigo (ICF) et Transfesa. Bell Lines, qui commercialisait des capacités avec l'Italie sous la marque Bell Express, a fait faillite.

Indépendamment de RfD et de la SNCF qui ne fournissent que la traction, mais parallèlement aux affréteurs comme ICF ou Transfesa, les services de fret ferroviaire sont vendus par des groupeurs. Combined Transport Limited (CTL) vend des capacités (fréquences et wagons) sur les trains directs de containers et de caisses mobiles aux entreprises de transport routier et à Haulmark, structure intermodale de BR<sup>53</sup>. L'opérateur intermodal français Novatrans détient 46 % de CTL, des transporteurs routiers britanniques 39 %, BR 10 % et la SNCF 5%. CTL a transporté 60 000 unités dans le tunnel en 2002 et fait passer la fréquence hebdomadaire de 5 à 6 trains dans le sens Royaume Uni-France et de 3 à 4 dans le sens Royaume Uni-Espagne<sup>54</sup>. Autre groupeur, Allied Container International (ACI) est une filiale commune de BR et de la SNCF (25 % chacune) d'une part, d'Intercontainer Interfrigo (ICF, 50 %) d'autre part. ACI exploite les liaisons entre terminaux britanniques et continentaux. On voit qu'ICF est présent à double titre dans la commercialisation des services fret: comme affréteur en direct et comme groupeur, via ACI.

Plusieurs constatations s'imposent à ce stade. Depuis l'ouverture du tunnel, la fragilité de certains intervenants, l'instabilité de leur actionnariat et les guerres des prix qu'elles ont entraîné ont été préjudiciables au marché du fret ferroviaire trans-Manche. Sans intervenants stables, pas de service satisfaisant pour les clients. Progressivement, le transport combiné doit passer aux mains des opéra-

---

<sup>50</sup> Savy (1997), p. 43.

<sup>51</sup> La traction fret est également assurée par la SNCF.

<sup>52</sup> Canadian National, opérateur national canadien, reprend ensuite la part de Wisconsin Central.

<sup>53</sup> Haulmark, rachetée d'abord par Hogg Robinson, puis par une entreprise française, La Flèche Cavaillonnaise, est finalement reprise en 1999 par l'un des premiers groupes logistiques européens, Tibbett & Britten, qui emploie alors 28 000 employés.

<sup>54</sup> «How Channel Tunnel services are marketed», [www.transports.it/news](http://www.transports.it/news), 14 août 2003.

teurs de transports et des chargeurs, mais la conversion est difficile car la route est leur mode habituel. «Il n'y a presque plus de tradition ferroviaire en Grande-Bretagne»<sup>55</sup>, observe Michel Savy.

Sur le plan macro-économique, les années 90 marquent une rupture par rapport au soutien exclusif à la route affiché par Margaret Thatcher. Mais cela ne signifie pas le retour des interventions publiques en faveur du fret ferroviaire! Certes, des *Freight Grant Facilities* sont accordées aux terminaux ferroviaires qui prouvent leurs effets positifs sur l'environnement; le nouveau gestionnaire d'infrastructures, Railtrack, est subventionné pour le transport de marchandises; comme dans d'autres pays européens, les poids lourds de 44 tonnes sont autorisés lorsqu'ils desservent un terminal ferroviaire. Mais les implantations de terminaux, décisives pour l'efficacité du système intermodal, résultent de décisions privées non coordonnées. «Au pays du libéralisme, les politiques donnent leur avis, les entreprises agissent»<sup>56</sup>. Le manque d'espaces disponibles à Londres renchérit le coût du transport dans tout le pays. Les ports ne bénéficient pas, comme aux Pays-Bas, de soutien pour l'aménagement de leur desserte. Les 400 millions de livres engagées par British Railways dans la construction de terminaux de fret ont bénéficié au fret ferroviaire, mais n'ont pas permis d'inverser une tendance que toute l'organisation du secteur encourage.

En dépit des incitations à développer le fret ferroviaire, le souci des voyageurs domine. Le mode d'évaluation des capacités du tunnel en véhicules par heure, non en tonnage de marchandises, en est une illustration. Les conditions de la rupture de charge sont également évoquées principalement sous l'angle des voyageurs. Enfin, si les attentes des entreprises de transport routier sont prises en compte pour définir le concept de navettes poids lourds, parmi les quatre types de trafic attendus, les trains directs de marchandises sont les moins considérés. Mais la réflexion doit aussi se porter sur les infrastructures d'accompagnement du tunnel.

## 2.2 Les infrastructures d'accompagnement

En France, le «Plan transmanche» est consacré principalement au trafic routier et aux trains à grande vitesse. Elaboré par le Ministère de l'Équipement, ce Plan plonge ses racines dans les mesures d'accompagnement décidées au début des années 70, puis ajournées *sine die* lors de l'abandon du projet, en 1975. En 1981, le premier ministre et maire de Lille, Pierre Mauroy, s'engage en faveur d'un plan de grande ampleur pour sa région. Il s'oppose longtemps au président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais, Henri Ravisse, et aux avis du Conseil Economique et Social de la région Nord Pas-de-Calais. Le Plan fait l'objet d'un protocole d'accord Etat-régions en 1986. Il est repris dans le contrat Etat-région 1989-1993.

---

<sup>55</sup> Savy (1997), p. 149.

<sup>56</sup> Savy (1997), p. 146.

**[56]**

Pour le ministère français de l'Équipement, «l'intérêt ferroviaire du tunnel se situe dans le contexte d'un réseau européen à grande vitesse»<sup>57</sup>, notamment la réalisation du TGV Nord, ou PBKA<sup>58</sup>. La réciproque est vraie: sans son embranchement vers Londres via le tunnel, le TGV serait moins rentable. Pour l'ensemble du réseau TGV de la SNCF, le tunnel favorise l'interconnexion des lignes Sud-Est, Nord et Atlantique. Le mot d'interconnexion, appliqué dans les années 30 aux réseaux électriques, passe alors dans le vocabulaire cheminot. En comparaison de ce programme, l'amélioration de la desserte ferroviaire de Boulogne et de Dunkerque, contrepartie à la perte annoncée de trafic maritime, apparaît bien marginale.

Le soutien aux activités portuaires repose sur le volet routier du Plan, qui vise à relier au réseau d'autoroutes européennes les régions du Nord Pas-de-Calais, de la Picardie et de Normandie et à enrayer les pertes de parts de marché des ports français de la Manche. Une rocade littorale doit relier Le Havre à la Belgique via le terminal français du Tunnel. «Des liaisons terrestres au débouché de la liaison fixe présentant un niveau de service élevé permettraient aux chargeurs britanniques d'utiliser de manière aisée les ports continentaux» lit-on dans la présentation du Ministère de l'Équipement. Le gain potentiel pour le Havre est estimé à 100 000 containers par an. Un fonds de développement du littoral est consacré à la modernisation des infrastructures portuaires, comme celle du quai aux aciers à Dunkerque, relié au débouché du tunnel par une nouvelle voie rapide.

Le Plan transmanche suscite des inquiétudes chez les opposants britanniques au tunnel, dont Jonathan Aitken, député du Kent, est l'un des plus virulents: «A partir de 1993, un navire cargo en provenance d'Extrême-Orient ou d'Amérique du Sud aura une alternative pour une liaison destinée à la Grande-Bretagne. Il sera plus pratique, meilleur marché et même plus rapide [...] de décharger cette cargaison à Marseille, et de l'acheminer en Grande-Bretagne par le réseau ferroviaire à grande vitesse et le tunnel». C'est naturellement oublier que les trains à grande vitesse ne transportent pas de marchandises, hormis la poste et les colis express. Mais la confusion est significative: en France, le financement privé du tunnel libère des investissements publics importants pour le TGV et les accès routier aux ports. L'Association des ports britanniques va jusqu'à prévoir que 40 % des importations seront détournées par les ports français, un chiffre très exagéré<sup>59</sup>, qui néglige une autre fonction du Plan transmanche: les nouveaux axes autoroutiers visent à détourner une partie du trafic de l'axe rhodanien. «L'ensemble des liaisons Nord-Sud à grande capacité emprunte actuellement des axes situés dans l'Est du pays. Il apparaît souhaitable d'offrir pour le trafic en provenance du lien fixe et en direction des pays de la Péninsule ibérique un itinéraire contournant la

---

<sup>57</sup> Ministère de l'Équipement, des Logements, de l'Aménagement du Territoire et des Transports 1986p.

<sup>58</sup> Pour Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam.

<sup>59</sup> House of Commons, *Hansard*, vol. 98, 1986, col. 1164.

capitale par l'Ouest»<sup>60</sup>. La logique reste unimodale et le transport de marchandises, une préoccupation secondaire.

Du côté britannique, les infrastructures d'accompagnement se limitent à l'élargissement, prévu de longue date, de l'autoroute M 20 de quatre à six voies, et aux embranchements vers le tunnel. Le gouvernement de Margaret Thatcher s'oppose à leur financement par des fonds public, qui pourrait être assimilé à un soutien indirect au concessionnaire. Certaines autorités portuaires et compagnies maritimes britanniques regrettent le montant des investissements «qui n'a pas été libéré pour les ports qui accueillent les ferries», malgré des sollicitations parfois anciennes. Les élus de Ramsgate et la Sally Line<sup>61</sup> réclament ainsi l'amélioration de l'A 299 depuis la fin des années 60...

Une infrastructure adaptée au fret consiste non seulement en lignes, mais aussi en entrepôts, terminaux, centres de dédouanement. Les promoteurs du tunnel ont évité soigneusement toute allusion à une nouvelle ligne ferroviaire entre Londres et le tunnel, entreprise dont le coût avait officiellement motivé l'abandon du projet en 1975. La création de plusieurs centres de dédouanement dans le nord, région relativement défavorisée, est demandée par le député Robert Hugues<sup>62</sup>. Mais les centres sont habituellement construits là où la demande est la plus importante, ce qui n'est pas le cas au nord du pays. Un terminal de dédouanement du fret routier est donc aménagé à Ashford, à 16 kilomètres du terminal de Cheriton. Le fret ferroviaire sera dédouané à Dolland's Moor, près du terminal. Londres-Willesden est utilisé pour le groupage et le dégroupage des trains directs. D'autres terminaux sont aménagés à Daventry, dans le centre de l'Angleterre et dans les principaux centres urbains britanniques, comme Manchester<sup>63</sup>.

Plus que les terminaux, ce sont les capacités limitées sur le réseau sud-est qui freinent le développement du transport intermodal. Pendant presque dix ans après l'ouverture du tunnel, la voie ferrée entre le terminal tunnelier et Londres limite la vitesse de circulation des trains Eurostar à 160 km/h. Les problèmes liés à la circulation à grande vitesse sur le réseau sud-est de BR sont tels qu'ils ne laissent guère de place à une réflexion sur le fret. Le député Robert Sheldon remarque avec raison que «le Livre Blanc<sup>64</sup> ne prend pas en compte les liaisons avec le nord. Les goulets d'étranglement autour de Londres vont se resserrer»<sup>65</sup>.

D'une manière générale, la question des infrastructures de fret ferroviaire dédiées est presque absente des débats en Grande-Bretagne. Pourtant, la stagnation des trafics de type Kangourou démontre leur nécessité. Une ligne Londres-Glasgow au gabarit international UIC GB1 coûterait 440 millions de livres et per-

---

<sup>60</sup> Ministère l'Equipement, des Transports et du Tourisme, *Fiches d'information*, Paris, Ministère des Transports, 1988.

<sup>61</sup> *Lloyd's Ports Bulletin International*, novembre 1985.

<sup>62</sup> House of Commons, *Hansard*, vol. 90, 1986, col. 20.

<sup>63</sup> Savy (1997), p. 146.

<sup>64</sup> Il s'agit du document officiel (Cmnd 9735) publié par le Ministère des Transports en février 1986 (NdR).

<sup>65</sup> House of Commons, *Hansard*, vol. 91, 1986, col. 685.

[58]

mettrait le transfert annuel de 450 000 camions de la route vers le rail. Le trafic routier diminuerait alors de 2 %, estime Michel Savy<sup>66</sup>. La construction d'une ligne ferroviaire le long de la côte ouest fait partie des 14 projets d'infrastructure prioritaires définis lors du sommet d'Essen, en 1994. C'est également le cas du trafic rail-route en Irlande entre Dublin, Belfast et Stanraer<sup>67</sup>.

Ainsi, le plan d'accompagnement français renforce l'offre routière en matière de transport de marchandises, tandis que le volet ferroviaire, tourné vers la grande vitesse, bénéficie aux voyageurs. En France comme en Grande-Bretagne, hors le système navettes poids lourds, aucun aménagement spécifique n'est prévu pour le fret ferroviaire ou le transport intermodal.

### 3. Le trafic

#### 3.1. Une brève histoire du trafic transmanche, 1974-1994

Jusqu'en 1973, le trafic transmanche connaît une croissance forte et régulière, soutenue par celle des économies occidentales, par le développement des échanges commerciaux et par la mobilité croissante des populations. Cette augmentation rapide du trafic encourage le développement du projet de tunnel, entamé en 1974. Mais la tendance haussière se retourne brusquement la même année sous l'effet du premier choc pétrolier. Le trafic total diminue alors de 7 % par rapport à 1973, le trafic aérien plonge (- 13 %).

Par contre, le nombre des voyageurs non accompagnés de leurs véhicules augmente de 7%. La hausse du coût de l'essence à la pompe et celle du kérosène, répercutée sur le prix des billets d'avions, ont donc incité les voyageurs à se reporter sur les modes moins consommateurs d'énergie: le train et l'autocar. L'économiste Sir Alec Cairncross commente ainsi le phénomène: «le coût croissant du carburant et des niveaux de revenus plus bas que prévus furent de toute évidence les premiers facteurs qui placèrent le niveau de trafic bien en dessous des prévisions. La chute, cependant, a été plus importante qu'on n'aurait pu l'attendre de ces changements, et il semble que l'incertitude généralisée qui a prévalu en 1974, jointe à la faillite de deux grands organisateurs de voyages et au manque de confiance, par exemple, dans l'approvisionnement pétrolier, ont dissuadé beaucoup de gens de voyager à l'étranger»<sup>68</sup>. Le trafic de marchandises diminue également, accompagnant l'essoufflement de la croissance économique et la baisse des échanges commerciaux.

Dès la fin des années 70, l'ascension reprend. En 1982, le trafic de marchandises, comme celui de voyageurs, montre tous les signes d'une expansion continue. La tendance à la hausse s'accroît avec une augmentation de 10,5 % entre

---

<sup>66</sup> Savy (1997), p. 143.

<sup>67</sup> Savy (1997), p. 147.

<sup>68</sup> Channel Tunnel Advisory Group (1975), p. 6. Les statistiques détaillées figurent dans Bonnaud (1992), tome 2, p. 78.

1986 et 1987, de 13% en 1988. Le transporteur n°1 sur la Manche, Townsend Thoresen<sup>69</sup>, a expédié 750 000 tonnes de fret sur ses quinze car-ferries en 1986<sup>70</sup>, davantage que les 600 000 tonnes des trains-ferries Dunkerque-Douvres.

Cette augmentation importante du trafic de fret n'est pas propre à la Manche. «Sur les passages français des Alpes du nord, les tonnages de marchandises ont été multipliés par quatre depuis 1970, et la part de marché de la route est passée de 25% à près de 75%. En 1997, le trafic de marchandises au tunnel du Mont Blanc s'établissait à 12,7 millions de tonnes contre 12,6 au Tunnel de Fréjus. Depuis la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, le trafic au Tunnel de Fréjus est monté à 22 millions de tonnes par an, ce qui représente un trafic annuel de poids lourds de 1,5 million de véhicules»<sup>71</sup>. Dans les Pyrénées<sup>72</sup>, le trafic de poids lourds a été multiplié par plus de 2,3 durant la décennie 1991-2000. Il atteint environ 7 000 poids lourds par jour sur l'A 63 et 8 000 poids lourds par jour sur l'A 9 en 2000. Les taux de croissance annuelle se situent, ces dernières années, entre 7 et 13%. Comme pour la Manche, le mode ferroviaire est le grand perdant. «Le mode routier a globalement capté 82% de l'augmentation des échanges, le mode maritime 16% et le mode ferroviaire 2% seulement»<sup>73</sup>.

### 3.2. Contexte et enjeu des prévisions de trafic

Pour élaborer ses prévisions de trafic, Eurotunnel s'est adjoint les services de consultants qui comptent parmi les tous premiers des deux pays, notamment la SETEC<sup>74</sup> Coopers & Lybrand et Wilbur Smith & Associates.

Les prévisions de rentabilité de l'ouvrage se fondent principalement sur des hypothèses de trafic et de tarifs. Mais par rapport aux prévisions publiées dans les années 70, les experts des années 80 s'efforcent d'inclure de nouveaux paramètres dans leurs modèles. Les consultants choisissent d'abord pour le fret «un modèle d'échanges basé sur une analyse des groupes de produits par origine et destination»<sup>75</sup>. Les résultats sont décevants. Témoin privilégié du lancement, John Noulton<sup>76</sup> a rappelé que les programmes de prévisions de trafic développés dans les deux premières années (1981 et 1982), basés sur des modèles inadaptés, n'avaient pas donné de résultats convaincants. En termes qualitatifs, on prévoit toutefois que la plus grande partie du trafic fret sera générée par l'industrie automobile.

---

<sup>69</sup> Le transporteur britannique Townsend a fusionné avec le norvégien Thoresen en 1968.

<sup>70</sup> *Times*, 7 juillet 1987.

<sup>71</sup> Isaac-Sibille (2002), p. 7.

<sup>72</sup> Sur les deux principaux passages à travers les Pyrénées, Le Perthus (A 9) et Biriatiou (A 63).

<sup>73</sup> Glavany et al. (2003), p. 2.

<sup>74</sup> Société d'Etudes Techniques et Economiques.

<sup>75</sup> House of Commons, Transport Committee, *Minutes of Evidence, with a memorandum by Sir Alec Cairncross*, Londres, HMSO, 17 février 1982, § 1.12 et 1.13.

<sup>76</sup> Entretien avec l'auteur, 10 mars 1988.

**[60]**

Sir Alec Cairncross insiste pour sa part sur les réactions de la concurrence: «Toutes les études précédentes ont été faussées par la difficulté de parvenir à des estimations réalistes sur les coûts, le potentiel et les conséquences d'un développement des modes de surface existants, à cause de séries documentaires disparates et incomplètes»<sup>77</sup>. La stratégie de spécialisation sur le fret, un temps envisagée par les ferries, est rapidement abandonnée<sup>78</sup>. A contrario, l'hypothèse d'une guerre des tarifs avec les compagnies maritimes se renforce. Certaines compagnies se restructurent rapidement au fil de l'avancement du projet de tunnel, renouvelant leur flotte avec des navires de plus grande capacité. La troisième génération de ferries est mise en service sur la Manche au moment où Eurotunnel est introduite en bourse. En juin 1987, le *Pride of Dover* effectue sa traversée inaugurale. C'est un géant de 26 000 tonnes qui peut traverser le détroit en 70 minutes, avec 650 véhicules à son bord. Le *Pride of Calais* est mis en service à la fin de l'année. Ces navires représentent un investissement unitaire plus important, mais permettent de diminuer les coûts d'exploitation : le personnel navigant et technique est réduit. La productivité s'améliore. Ainsi, sous la pression concurrentielle, l'industrie des ferries s'oriente également vers une activité plus capitalistique.

Ce changement de stratégie se reflète rapidement dans les prix du transport sur la Manche: ils s'inscrivent dans une tendance négative de - 3% par an sur la période 1980-90<sup>79</sup>. Outre les gains de productivité réalisés, les compagnies perfectionnent les pratiques anciennes de rabais promotionnels, permises par les bénéfices réalisés sur les ventes hors-taxes à bord. La tendance à la baisse des tarifs se poursuit dans la décennie 90. En 1989, le port de Douvres demande aux compagnies de réduire leurs tarifs de 40% d'ici à la mise en service du tunnel<sup>80</sup>.

Pour CTG / FM, l'enjeu des prévisions de trafic est d'abord, à court terme, de convaincre les investisseurs de la viabilité du projet. La société concessionnaire s'étoffe progressivement au cours du premier semestre de 1985, en particulier dans sa composante financière sous la direction de Quentin Morris. Mais elle reste une structure très légère, qui recourt massivement aux services des cabinets de consultants. Wilbur Smith & Associates est chargé de travailler sur les prévisions de trafic, et ses hypothèses sont discutées par les spécialistes de CTG. Sir Nicholas Henderson, président de CTG, constate avec satisfaction que les perspectives qui se dessinent sont plus favorables que dans le rapport des banques publié l'année précédente. «Les prévisions de coûts et de revenus faisaient désormais paraître le projet plus réalisable». Inévitablement, la réponse des marchés, régulièrement sondés, est elle aussi meilleure que celle augurée par les banques. «Les perspectives d'attirer du capital sous forme d'actions devenaient plus brillantes et une large assise en actions constituait la pierre angulaire du plan de financement»,

---

<sup>77</sup> *Ibid.*, § 1.19.

<sup>78</sup> Entretien avec John Ford, Peninsular & Oriental, 1988.

<sup>79</sup> Bell (1998), p. 43.

<sup>80</sup> Bell (1998).

poursuit Sir Nicholas Henderson. «Cela encouragerait les banques à prêter à long terme».

Cependant, au sein même de CTG / FM, les chiffres font l'objet de débats. Une crise grave a lieu peu de temps avant le 2 juillet 1985, date à laquelle le projet doit être dévoilé à la presse: «Il semble que nos conseillers financiers prirent soudainement peur et qu'ils n'étaient plus prêts à exprimer leur certitude que le tunnel pouvait être financé sur fonds privés [...] Ce qui avait changé, c'étaient les prévisions de trafic, donc, de revenus». Sir Nicholas fait valoir l'évidence: des prévisions de trafic à dix ans d'horizon sont nécessairement vagues, puisque l'on ne peut prédire le volume généré par la nouvelle infrastructure. Il évoque le précédent des jumbo-jets dans le transport aérien, qui ont créé une clientèle de masse<sup>81</sup>. Appelé à la rescousse, Alistair Dick, de Wilbur Smith, signale que le gouvernement n'attend pas de chiffres précis, mais des estimations «qui ne soient pas déraisonnables». Comme le gouvernement ne publie pas ses propres estimations, il est difficile de comparer. «Cette timidité n'était pas expliquée, mais je devinais qu'ils craignaient que leurs chiffres n'apparaissent complètement faux, comme presque toutes les prévisions officielles de trafic l'ont été depuis des temps immémoriaux...»<sup>82</sup>, observe Sir Nicholas avec esprit. La crise passe aussi vite qu'elle est arrivée et la présentation a lieu dans les termes et dans les délais prévus. L'incident dévoile cependant, autant que l'incertitude propre à toute prévision, les ressorts de l'indulgence mathématique. Le projet est indissociablement lié à sa réception sur les marchés.

Une deuxième crise intervient lorsque les propositions sont aux mains des gouvernements pour évaluation. Le Secrétaire britannique aux Transports, Nicholas Ridley, met alors toute son autorité dans la balance pour que soient communiqués les détails des revenus ferroviaires en termes de trafic comme de tarifs. L'enjeu est de trouver pour le forfait un compromis acceptable par les sociétés de chemins de fer. «Nous autres, les exploitants potentiels d'un côté, les chemins de fer de l'autre, abordions le sujet sous des angles si différents que plusieurs semaines s'écoulèrent avant d'arriver à un accord de principe»<sup>83</sup>. La question des tarifs est la plus épineuse. Les consultants Wilbur Smith et SETEC basent leurs prévisions en fonction de la réaction attendue de la concurrence. Au contraire, les économistes de British Rail s'appuient sur un taux de retour sur investissements qui prend en compte la construction d'une ligne Douvres-Londres. Quant à la SNCF, selon Sir Nicholas Henderson, elle donne parfois l'impression de vouloir s'engager fortement dans le projet, peut-être même jusqu'à prendre une participation au capital. La pression des échéances permet d'aboutir à un compromis avec British

---

<sup>81</sup> La comparaison est pertinente, mais elle passe sous silence qu'un délai de plusieurs années sépara le lancement des Jumbo Jets et l'obtention d'un taux de remplissage satisfaisant. L'appareil n'a trouvé sa nouvelle clientèle que bien après le 1<sup>er</sup> choc pétrolier, laissant voler d'abord les avions géants presque vides, avant que les nouvelles sociétés de vols à la demande ne les remplissent à bas prix.

<sup>82</sup> Henderson (1987), p. 32 et suivantes.

<sup>83</sup> Henderson (1987), p. 47.



[62]

Rail – encore ne concerne-t-il que les têtes de chapitres – mais pas avec la SNCF. De nouvelles difficultés apparaîtront donc lors de la négociation de l'accord final avec les chemins de fer, en 1987.

Finalement, FM / CTG prévoit en 1985 une capacité théorique de 3.000<sup>84</sup> véhicules par heure dans chaque sens, comparable à celle d'une autoroute. C'est deux fois plus que Transmanche Express (1.600)<sup>85</sup>. Le prospectus d'ouverture du capital aux investisseurs institutionnel<sup>86</sup> table sur un alignement durable des tarifs des ferries sur l'inflation et sur le maintien des tarifs aériens à leur niveau, malgré la déréglementation prévue en Europe. C'est une vision pour le moins réductrice du marché. En termes de fréquence, il est prévu 20 navettes par heure dans chaque direction dans un premier temps, 30 ensuite<sup>87</sup>, ce qui semble optimiste, compte-tenu de la nécessité d'ajuster les différentes vitesses des trains de voyageurs, de marchandises et des navettes. Celles-ci, très lourdes, ont besoin d'une longue distance pour accélérer<sup>88</sup>. En 1991, les prévisions de fréquence sont ramenées à 4 navettes par heure dans chaque sens en heure de pointe, un écart de 5 à 1 par rapport au prospectus de lancement ! Selon les termes du contrat ferroviaire, les navettes d'Eurotunnel utilisent environ la moitié de la capacité de l'infrastructure, les trains directs Eurostar et trains de marchandises, l'autre moitié.

Le trafic transmanche devrait croître de 2,6 % par an entre 1985 et 1993. Un an plus tard, pour l'introduction en bourse de la société, les prévisions sont relevées à 3,7 % par an<sup>89</sup>. En termes de fret, les promoteurs prévoient en 1990 de transporter 15 millions de tonnes dans l'année suivant l'ouverture du tunnel. Le rapport de la région Bretagne publié la même année table plus prudemment sur 7 millions de tonnes en 1994, 12 millions en 2003, et un fort développement du transport combiné. De 10 % du fret SNCF en 1981 et 15 % en 1989, celui-ci passerait à 25 % en 1994 avec 13 milliards de tonnes-kilomètres. Il pourrait détourner le trafic Ro-Ro ou containers de Brittany Ferries. Selon une étude de la SETEC réalisée pour le compte d'Eurotunnel, le trafic de containers Bilbao-Birmingham est alors assuré à 91 % par des lignes hors détroit. Un tiers serait détourné par le tunnel. Le Ro-ro assuré par les ports normands et bretons serait détourné dans les mêmes proportions. CNC (Compagnie nouvelle de Containers) ferme d'ailleurs ses plates formes de Morlaix et Lorient pour se concentrer sur Rennes et Nantes<sup>90</sup>.

Malgré incertitudes et démentis, l'optimisme reste la règle. Au début de l'année 1998, Eurotunnel prévoit pour le trafic de poids lourds une croissance moyenne annuelle de 11,2 % dans les dix années à venir. Celle-ci serait soutenue

---

<sup>84</sup> En réalité 3.450 véhicules.

<sup>85</sup> Henderson (1987), p. 58.

<sup>86</sup> Capital 2, en octobre 1986.

<sup>87</sup> Eurotunnel, *Note préliminaire d'information*, 26 septembre 1986, 106 + 107 pp.

<sup>88</sup> Bell (1998), p. 43.

<sup>89</sup> Bell (1998), p. 154.

<sup>90</sup> Philipponneau (1990),

par l'intégration croissante du Royaume-Uni à l'Europe et le développement de la logistique en Europe orientale. Pourtant, les prévisions concernant le projet Eurotunnel ont fait l'objet de polémiques, y compris au sommet de l'entreprise. Dans un article de presse publié au début de 1996, Alastair Morton, co-président du concessionnaire, dénonce lui-même les abus de confiance auxquelles les prévisions ont donné lieu, et en rend les gouvernements responsables<sup>91</sup>.

### 3.3. Réalisations 1994-2002

Dans les faits, la hausse du marché transmanche se poursuit au début des années 90, malgré le ralentissement économique. Ce découplage inhabituel entre croissance économique générale et marché du transport résulte principalement de la dynamique d'intégration de l'économie britannique dans le Marché unique et d'une demande induite par la diminution des tarifs en monnaie constante.

De sa mise en service jusqu'au milieu de l'année 1995, le système de navettes séduit un nombre rapidement croissant de transporteurs : le tunnel acquiert en un an la moitié du marché marchandises Calais-Douvres<sup>92</sup>. Le contrat avec Norbert Dentressangle, première entreprise française de transport routier, dope cette rapide montée en puissance. Les navettes dépassent le 500.000<sup>ème</sup> poids lourd transporté dès 1995. Toutefois, les prévisions ne sont pas atteintes. En 1996, le trafic des navettes camions et des trains directs de marchandises représente respectivement 72% et 74% des chiffres avancés en 1987. Celui du trafic voyageurs sur Eurostar représente 44% seulement des prévisions<sup>93</sup>.

Un point a été anticipé correctement par les prévisions: la guerre tarifaire avec les compagnies maritimes, qui redouble d'intensité dès 1996. Les compagnies positionnent leurs prix 30 à 40% au-dessous de ceux du tunnel. La défection de Norbert Dentressangle en faveur de P&O en est une conséquence néfaste, à la fois pour les revenus et pour l'image d'Eurotunnel. Le 18 novembre de cette même année, un incendie ravage une navette de poids lourds et trois wagons à leur entrée dans le tunnel. Trente-quatre chauffeurs routiers et employés d'Eurotunnel réussissent à atteindre le tunnel de sécurité et sauvent leur vie. Les Eurostar circulent à nouveau dans le tunnel dès le début du mois suivant. Mais l'activité des *Shuttle Freight* ne reprend que le 23 mai 1997, avec sept navettes au lieu de huit, dont certaines posent des problèmes techniques, et dans un environnement tarifaire très agressif. Par rapport à 1996, le trafic du port de Calais augmente de 43% en 1997, de 32,7% l'année suivante<sup>94</sup>. Pour Eurotunnel, l'année 1997 est perdue et le rétablissement d'un service normal de navettes, vital. La récupération est, de fait, fulgurante. En 1998, 11 millions de tonnes de fret sont acheminées par le tunnel,

<sup>91</sup> « Eurotunnel attacks « Cynical » forecasts », *The Independent*, 16 janvier 1996, p. 17, cité in Bell (1998), p. 41.

<sup>92</sup> Savy (1997), p. 145.

<sup>93</sup> Bell (1998), p. 161.

<sup>94</sup> Capet (1999), p. 280.

**[64]**

principalement par le *Shuttle Freight*, un chiffre en hausse de 175 % par rapport à 1997.

La rentabilité du groupe s'améliore, mais pas assez pour financer les investissements. Alors qu'elle est encore fragile, la suppression des ventes hors-taxes à partir du 30 juin 1999 contraint le concessionnaire à trouver des substituts. Dans un premier temps, les tarifs sont majorés. Sur le long terme, l'augmentation des capacités des navettes sur un marché porteur devient une priorité stratégique pour Eurotunnel, qui «considère que le transport routier restera, dans un avenir prévisible, le principal moyen de transport de marchandises en Europe»<sup>95</sup>. Le concessionnaire travaille sur une estimation de hausse moyenne de 11,2 % par an sur 10 ans. A partir d'une flotte de sept navettes porte-camions en 1998, le doublement des capacités à l'horizon 2003<sup>96</sup> est engagé. Eurotunnel renouvelle également son offre commerciale, instaure un système de localisation des poids lourds sur son site internet et cherche à pénétrer les marchés situés hors de l'Union Européenne. S'agit-il d'un constat d'échec pour ses services ferroviaires? Certes, mais il n'est pas définitif. La nouvelle stratégie prône également le développement de corridors de fret ferroviaire et implique davantage les opérateurs. Ce point s'inscrit dans un contexte européen favorable au rail; en France, le gouvernement socialiste de Lionel Jospin affirme sa volonté de doubler le trafic intermodal en dix ans, un objectif très ambitieux.

En 2000, trois nouvelles navettes fret portent la flotte à treize unités et les fréquences augmentent d'un tiers: elles atteignent un maximum de six par heure dans chaque sens. Le nombre de véhicules transportés augmente de 36% par rapport à l'année précédente, en phase avec l'augmentation des capacités offertes et bien au-delà de la hausse du marché (+ 10%), un succès remporté au détriment des ferries, dont le trafic de poids lourds diminue. Eurotunnel assure en 2000 un maximum de 150 traversées par jour<sup>97</sup>. Deux autres navettes doivent être livrées par le constructeur Arbel Fauvet Rail en 2001 et la flotte doit à terme se stabiliser à 16 unités. Ces nouvelles navettes, plus lourdes, nécessitent la mise en ligne de locomotives Brush plus puissantes<sup>98</sup>, commandées en 1999. Les nombreux ajustements nécessaires illustrent le caractère novateur du système navettes.

A nouveau, le trafic dans le tunnel est très fortement perturbé en 2001 et en 2002. L'épizootie de fièvre aphteuse en Grande-Bretagne restreint le transport de certains produits. De multiples tentatives d'intrusions d'immigrants clandestins interrompent les services de navettes fret. Rassemblés dans un camp de la Croix-Rouge, à Sangatte, ceux-ci cherchent à gagner la Grande-Bretagne. Au troisième trimestre 2001, les ferries regagnent des parts dans un marché du transport de fret toujours en croissance (+ 7% par rapport au 3<sup>ème</sup> trimestre 2000), malgré un ralentissement.

<sup>95</sup> Eurotunnel, *Rapport annuel abrégé*, 1999, 43 p.

<sup>96</sup> Les infrastructures terminales doivent être aménagées, avec notamment la construction de deux voies d'accès supplémentaires.

<sup>97</sup> A titre de comparaison, les 9 navettes passagers réalisent 110 traversées par jour.

<sup>98</sup> 7 MW au lieu de 5,6 MW pour la première génération. « Eurotunnel : des locomotives et des porte-camions neufs », *Rail & Transports*, 25 juin 2003, p. 22.

tissement déjà sensible de l'activité économique. Parmi les transporteurs maritimes, Norfolk Line (groupe Maersk) tire mieux son épingle du jeu que P&O<sup>99</sup>. Sur l'ensemble de l'année 2001, la part de marché d'Eurotunnel stagne, après avoir enregistré une progression constante depuis 1997. Elle diminue sur le premier semestre 2002 (- 7%).

La fermeture du camp d'immigrants de la Croix-Rouge, fin 2002, et des mesures de surveillance électroniques et humaines renforcées, permettent d'envisager une augmentation des capacités. Mais ce rattrapage tardif de l'offre intervient dans un contexte économique défavorable, qui rend difficile la reconquête des clients passés au mode concurrent. Sur les huit premiers mois de 2002, le trafic est en chute de 44 % par rapport à la même période de 2001. La SNCF estime qu'un milliard de tonnes-kilomètres ont été perdues du fait des tentatives d'émigration illégales par le tunnel<sup>100</sup>. Dans le domaine du trafic roulier (ro-ro), la croissance du trafic transmanche se poursuit « et les ferries tiennent la dragée haute au tunnel ». La concentration des moyens sur Calais-Douvres n'empêche cependant pas Dunkerque de revenir sur ce marché avec Norfolk Line et Dartford Line<sup>101</sup>.

Pour les trains directs, le succès n'est clairement pas au rendez-vous. En 1994, British Railways transporte 4 millions de tonnes de marchandises sous la Manche, soit une part de marché de 10 %. En terme de parts de marché, c'est moins que Freightliners sur les lignes britanniques les plus adaptées au transport intermodal<sup>102</sup>. En volume, c'est moitié moins que la ligne transalpine de marchandises qui relie Lyon à Turin<sup>103</sup>. Alors qu'il aurait pu s'améliorer après l'incendie du tunnel, provoqué par un poids lourd dans une navette<sup>104</sup>, le positionnement des trains directs s'aggrave à partir de 1997. Les volumes ne décollent guère au-delà des trois millions de tonnes annuelles, trois à quatre fois moins que les prévisions du concessionnaire<sup>105</sup>. La restriction des capacités, une fiabilité insuffisante et les grèves de 1999 défavorisent ces services au profit de la route roulante des *Shuttle*. Plusieurs clients abandonnent les trains directs pour ces dernières. 3.000 containers ferroviaires par semaine passent toutefois dans le tunnel en 1999<sup>106</sup>.

Les services de trains de marchandises directs, commercialisés par la SNCF et par Railfreight Distribution, ont été repris par EWS International. Ils se divisent en trains porte-containers (67%), trains d'automobiles (14 %) et de pièces détachées, trains conventionnels (19%<sup>107</sup>) enfin. Les difficultés de l'industrie automo-

---

<sup>99</sup> HSBC (2001), p. 19.

<sup>100</sup> CDR n° 254-255, p. 54.

<sup>101</sup> R. Querret (2002), p. 31.

<sup>102</sup> Savy (1997), p. 145.

<sup>103</sup> Isaac-Sibille (2002), p. 7.

<sup>104</sup> L'hypothèse d'un incendie criminel a été avancée, mais jamais prouvée.

<sup>105</sup> Juliette Jowitt, "Eurotunnel seeks to start Europe train service", *Financial Times*, 2 avril 2003.

<sup>106</sup> EWS Ltd, "Rail Freight – The Reliable, Flexible and Environmentally Friendly Option, 1999" in *British Chamber of Commerce in Germany 1999*, p. 45.

**[66]**

bile britannique jouent donc également un rôle. Rover est rachetée par BMW, avant que l'entreprise familiale allemande ne jette l'éponge. Eurotunnel attribue les résultats de ce segment à «des problèmes de qualité de service au Royaume-Uni comme en France, provenant principalement de restrictions de capacités et de problèmes d'organisation », tout particulièrement pour le trafic intermodal<sup>108</sup>. Le fret ferroviaire direct renoue avec une croissance modeste en 2000 (+ 3%), mais les perturbations causées par les émigrants clandestins ont des conséquences sérieuses: le trafic diminue de moitié entre 2001 et 2002. Dans cette chute sans comparaison avec les résultats des navettes, on peut lire la priorité accordée à ces dernières dans un contexte de perturbations fortes du système.

Le trafic de marchandises en vrac, moins concurrentiel, se développe notamment sur le marché anglo-allemand. L'Allemagne est le principal partenaire commercial du Royaume-Uni, mais seulement 1% des échanges entre les deux pays passent par le rail. En décembre 1998, EWS et l'opérateur allemand de fret ferroviaire, DB Cargo, lancent un premier train direct sans triage entre Cologne-Gremberg et Wembley. De là, les chargements sont répartis vers les grands centres du pays, ce qui permet un gain de temps de deux à trois jours. Cette année-là, avec 235.000 tonnes convoyées, DB Cargo réalise une croissance de 9% par rapport à 1997<sup>109</sup>. Un an plus tard, un service direct quotidien est assuré. L'acier, les denrées alimentaires et les boissons constituent les principaux postes d'échange pour les services directs. Sur ses trains conventionnels, DB Cargo exporte aciers et métaux, papiers, cellulose et produits chimiques, et importe de l'acier, du kaolin et du papier. Mais les ferries conservent un rôle déterminant sur la mer du Nord, et le cabotage depuis les ports intérieurs comme celui de Düsseldorf.

**Eurotunnel: résultats opérationnels fret (navettes et trains)**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Nb camions</b>	519.003	255.908	704.666	838.776	1.133.146	1.197.771
<b>Pdm camions %</b>	26	30	36	39	48	48
<b>Nb navettes fret</b>	-	8	7	10	13	13
<b>Trains demarch (x 1.000T)</b>	2.361	2.923	3.141	2.865	2.947	2.447
<b>Pdm Trains de march %</b>	4	3	3	4	4	3

Source : Eurotunnel, L. Bonnaud.

Avec moins de 4% du marché continent / Royaume-Uni (55 millions de tonnes en 1996), la part de marché des trains de marchandises reste marginale.

<sup>108</sup> Eurotunnel, *Rapport annuel abrégé*, 2000, 16 p.

<sup>109</sup> DB Cargo (1999).

Pourtant, l'axe de transport combiné Royaume-Uni-Benelux-Italie figure parmi les projets prioritaires pour la Commission européenne, au même titre que l'axe du Brenner entre l'Allemagne et l'Italie et l'axe Allemagne-Espagne-Portugal<sup>110</sup>. En juin 2002, 33 trains de fret directs par semaine empruntent le tunnel et en décembre, 50 trains. Le nouveau plan de transport de fret SNCF sur l'axe transmanche table sur 70 trains par semaine, ce qui est ambitieux. Du côté britannique, le Central Railway est chargé de construire une nouvelle ligne entre Sheffield, Londres et le Continent. Concurrente de Londres-Glasgow, elle serait ouverte aux containers de toutes tailles<sup>111</sup>.

Un constat similaire s'impose pour le transport intérieur britannique. Au total, le transfert modal attendu au Royaume-Uni ne s'est pas produit. La route transporte encore 88,6 % des marchandises en 2000 et le rail ne détient qu'une part de marché sensiblement supérieure à 11,3%. C'est 1,8% de plus qu'en 1994, point bas de la décennie, mais seulement 0,5% de plus qu'en 1991. De fait, la Suisse est le seul pays européen qui ait réussi à freiner la croissance du transport routier en 2001, mais la fermeture du tunnel routier du Gothard suite à un incendie meurtrier a pesé sur ce résultat. Le trafic s'est reporté sur la chaussée roulante du tunnel ferroviaire voisin, voire sur celle de Brunnen-Lugano. Le projet de route roulante Paris-Londres, à l'étude, n'est pas réalisable sans investissements considérables. «Force est de constater que le Tunnel est actuellement sous-utilisé», estime en mai 2003 Richard Shirrefs, directeur général d'Eurotunnel. Par contre, le tunnel a désenclavé le réseau ferroviaire britannique, qui fait désormais physiquement partie de l'espace médian européen, celui que la DATAR nomme joliment la «banane bleue» à la fin des années 80s: du Nord de l'Italie aux Midlands en passant par la Rhénanie, la Ruhr et le Benelux, la «banane bleue» regroupe la plus forte densité urbaine et industrielle du continent.

A la raison invoquée de manière récurrente par Eurotunnel, le défaut de service de la part des opérateurs ferroviaires, il est légitime d'ajouter les infrastructures et une gestion du trafic inadéquats. Enfin, rappelons qu'Eurotunnel n'exploite pas directement les services de fret ferroviaire et que le système de rémunération du concessionnaire par les compagnies de chemins de fer, qui prévoit un forfait stable jusqu'en 2006, n'est guère incitatif jusqu'à cette date : même lorsque le trafic des trains de marchandises chute de moitié, au premier semestre 2002, la rémunération d'Eurotunnel reste identique. A contrario, il l'est pour les opérateurs de chemins de fer. Mais la Strategic Railway Authority paye la part d'EWS en vertu de l'accord de reprise de 1997. La SNCF, entreprise nationalisée, n'a pas les mêmes exigences de rentabilité qu'une société cotée en bourse. En 2003, vingt sillons restent inoccupés dans chaque sens chaque jour, davantage la nuit<sup>112</sup>. Il est vraisemblable que le décalage entre les prévisions et les résultats enregistrés par les compagnies ferroviaires rendront la renégociation des accords

---

<sup>110</sup> COST 317 (1995), p. 55.

<sup>111</sup> Savy (1997), p. 148.

<sup>112</sup> Jowitt (2003).

[68]

particulièrement ardue en 2006. Anticipant cette échéance, Eurotunnel met l'accent sur le fret ferroviaire et déclare sa volonté d'exploiter ses propres trains. C'est, pour le moins, un moyen de pression sur les opérateurs ferroviaires.

#### 4. Changements qualitatifs

##### 4.1. Concentration sectorielle

Le tunnel précipite la rationalisation des compagnies de ferries, qui avait commencé dans les années 70. En 1985, les trois principaux acteurs de la desserte transmanche sont le leader incontesté Townsend Thoresen (groupe European Ferries), British Ferries et Brittany Ferries Truckline<sup>113</sup>. Fin 1986, European Ferries est absorbé par le conglomérat maritime Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, et devient en octobre 1987 P&O European Ferries, un géant qui emploie 6.000 personnes et exploite bientôt sept ferries de 26.000 tonnes. P&O, qui possède déjà des intérêts dans plusieurs compagnies de ferries, cherche à s'assurer la maîtrise de la chaîne logistique sous sa marque Ferrymasters. British Ferries appartient au groupe Sealink, propriété de Sea Containers depuis sa privatisation en 1985. Sa partie française est exploitée par la SNCF. Brittany Ferries, entreprise bretonne destinée à l'origine à l'exportation de produits agricoles, est un cas particulier. Toutes procèdent à des réaménagement de capacité et à des réductions d'effectifs, non sans provoquer des conflits sociaux.

En 1997, outre Hoverspeed, les liaisons courtes sont desservies par P&O, la société suédoise Stena Line - qui a repris British Ferries en 1990 - et par Sea France, toujours filiale de la SNCF, qui exploite quatre ferries de 8.000 tonnes. Avec le rachat du département transmanche de la société suédoise Stena Line par P&O, finalisé en 1998, il ne reste plus côté britannique qu'un grand acteur de surface, au lieu de cinq sociétés en 1986, sur les liaisons courtes Calais-Douvres, Dieppe-Newhaven et Douvres-Zeebrugge<sup>114</sup>. Après la guerre tarifaire évoquée plus haut, cette situation proche d'un duopole maritime facilite une augmentation générale des prix, catalysée par la suppression des ventes hors taxes. Celles-ci rapportaient à Eurotunnel jusqu'à 150 millions d'Euros de bénéfices par an<sup>115</sup>, et bien davantage aux ferries. Parallèlement, les équipements continuent d'évoluer. Un rapprochement entre le leader des ferries et Eurotunnel, envisagé dès 1985<sup>116</sup>, ne s'est pas produit. Il était alors question de confier la gestion des navettes à l'opérateur maritime.

---

<sup>113</sup> *Transports*, n° 315, mai 1986, p. 257.

<sup>114</sup> Speed Ferries et Hoverspeed relient toutefois Douvres à Boulogne et Calais respectivement, toutes deux par catamarans, naturellement de moindre capacité que les ferries. Transmanche Ferries assure la liaison Dieppe-Newhaven sous l'autorité du Conseil général de Seine-Maritime.

<sup>115</sup> Eurotunnel, *Rapport annuel abrégé*, 2000, 16 p.

<sup>116</sup> Henderson (1987), p. 48.

L'une des victimes de la liaison fixe transmanche aura été l'hydroglisseur. Mis en service en 1968 sur la Manche, l'invention de Sir Christopher Cockerell transportaient un tiers des passagers et le quart des voitures sur le Pas-de-Calais en 1980, mais pas de poids lourds. Les services de la compagnie Hoverspeed (qui appartient, comme Sealink British Ferries, au groupe Sea Containers) sont suspendus en octobre 2000 et remplacés par des catamarans de fabrication australienne, qui emportent 450 passagers et 80 voitures – deux fois plus que les hydroglisseurs – à 40 nœuds – mais toujours pas de poids lourds. Stena Line a également mis en service des catamarans en 1996 (375 voitures, 1.500 passagers).

#### 4.2. Concentration géographique

Une conséquence correctement anticipée de l'ouverture d'une liaison fixe est la concentration du trafic, en particulier du trafic de poids lourds, sur la route Calais-Douvres. Tout comme la baisse des tarifs, ce phénomène se produit avant la mise en service de la liaison fixe. Le trafic généré par le tunnel et celui perdu par la fermeture des liaisons longues font gagner à la route courte huit points de marché dans les deux années qui suivent l'ouverture, passant de 48 % à presque 66% du total transmanche. «Depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994, une concentration des trafics et des entreprises s'est opérée très rapidement sur la liaison transmanche de surface. Ainsi, les mouvements se regroupent sur l'axe Calais-Douvres, au détriment des autres ports français et britanniques, mais aussi belges»<sup>117</sup>.

«Après la décision de construire le tunnel, on savait qu'il y aurait de plus en plus de difficultés à maintenir plusieurs trafics sur l'ensemble des autres ports de la Manche», commente Philippe Olivier, vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Boulogne. Souvent, les lignes longues ont des coûts d'exploitation plus élevés<sup>118</sup>. P&O ferme sa ligne Boulogne-Folkestone dès 1993, et Dieppe-Newhaven, rachetée à Stena Line quelques mois plus tôt, en 1999. Sur cette dernière, le trafic de passagers a diminué de moitié depuis l'entrée en service du tunnel (600.000 en 1997 contre 1,23 millions en 1993)<sup>119</sup>. Hoverspeed abandonne Boulogne en 2000, expliquant sa décision par la hausse du prix du carburant, la disparition des ventes hors-taxes et le mauvais accès au port depuis l'autoroute A 16. Pourtant, l'autoroute passe près de la ville. Cependant, l'armement marseillais Marfret, en prenant le contrôle de Falcon Sea Freight, continue d'assurer une liaison réservée aux poids lourds, qui transporte un million de tonnes de marchandises en 1999<sup>120</sup>. Les services qui subsistent sur la Manche Ouest perdent une grande partie de leur trafic poids lourds, bien que des initiatives locales puissent reconquérir une partie des marchés. En 2001, la croissance du marché fret est

---

<sup>117</sup> Capet (1999), p. 26.

<sup>118</sup> Philipponneau (1990), p. 1.

<sup>119</sup> Europe Information Service – Groupe Expansion, *Transport Europe*, janvier 1999, p. 7.

<sup>120</sup> Buyse N., «Boulogne perd son trafic passagers transmanche», *Les Echos*, 20-21 octobre 2000.



[70]

de 7% sur Calais-Douvres / Folkestone, et de 10 % sur l'ensemble du détroit<sup>121</sup>, ce qui est raisonnablement proche de l'estimation de hausse moyenne de 11,2% par an établie par Eurotunnel en 1997.

Le Plan transmanche évoqué plus haut a pesé dans cette évolution. Partant d'une logique unimodale en faveur de la route, qui vise à alléger les axes les plus chargés du sud-est de la France, il rencontre un succès mitigé. En 2000, l'itinéraire presque exclusivement autoroutier qui court sur 1.250 km de Dunkerque à Hendaye accueille 20.000 véhicules par jour, moins de la moitié de l'axe rhodanien ou de l'autoroute du Nord sur sa section Paris-Lille<sup>122</sup>. Mais elle renforce la concentration du trafic dans le Nord Pas-de-Calais. Les études d'accessibilité menées en 1995 classent Lille dans les tous premiers rangs, avec des vitesses moyenne d'accès routier inter-villes (Paris comprise) estimées entre 80 et 95 km/h<sup>123</sup>.

Cet axe océanique représente une nouveauté dans la logique de réseau en étoile autour de Paris qui a prévalu depuis plus de deux siècles en France: pour la construction des routes royales d'abord, puis des voies ferroviaires et enfin des autoroutes. Nouveauté, mais non rupture : priorité reste aux radiales nord-sud, au détriment des liaisons transversales sans lesquelles un maillage plus efficace du territoire n'est pas concevable. Les ports de St Malo, et de Cherbourg, qui subissent eux aussi la concurrence du tunnel, ne sont pas desservis directement par l'autoroute des estuaires. Cherbourg, en particulier, par lequel transitent 140 000 camions par an en 2001, en est éloigné de plus de 100 km et la route nationale 13 n'a pas été mise aux normes autoroutières. Les navires de P&O rallient Portsmouth et Bournemouth en 2 heures 40, mais leurs clients perdent sur la route une partie du temps gagné en mer. A l'horizon 2005, l'ouverture de l'A 28 entre Rouen et Tours, devrait capter la majeure partie du trafic nord-sud des poids lourds via le tunnel sous la Manche, au détriment de la portion la plus occidentale (A 84) de la route des estuaires, pourtant gratuite. C'est alors le port de Caen - Ouistreham et ses liaisons avec Portsmouth (70.000 camions par an) qui seraient marginalisés<sup>124</sup>. Ces exemples illustrent la nécessité de concevoir également les grands axes dans leur contexte local.

---

<sup>121</sup> Eurotunnel, *Rapport annuel abrégé*, 2001, 16 p.

<sup>122</sup> D. Buffier, Bell (1998), «De Dunkerque à l'Espagne, la « route des estuaires est ouverte», *Le Monde*, 28 janvier 2003, p. 13.

<sup>123</sup> *Les Echos - L'Atlas des Régions 2002, tome 3*

<sup>124</sup> J.P. Buisson, " *La Manche espère en profiter et attirer touristes et industriels* ", *Le Monde*, 28 janvier 2003, p. 13.

## Conclusion

Le Tunnel sous la Manche a suscité des attentes fortes en terme de choix modal. Les partisans d'une liaison routière directe entre le Royaume-Uni et le Continent n'ont pas obtenu satisfaction, en raison des contraintes techniques et financières de cette solution. Mais le projet retenu fait une large part au trafic routier, grâce au système de transport combiné des navettes ferroviaires.

La coïncidence de la mise en service d'une grande infrastructure de transport international avec la privatisation d'un réseau ferroviaire, dans un contexte d'ouverture des frontières, constituent un concours de circonstances unique. Elle rend la recherche de causalité malaisée, et la prévision très aléatoire. Le rattachement du réseau britannique au continent et la fragmentation de l'ancien monopole en une myriade de sociétés spécialisées ont bouleversé le paysage ferroviaire britannique. La mise en place du Marché unique et de l'espace de Schengen ont transformé les critères de mobilité en Europe. L'ouverture des frontières à l'Est donne accès à des marchés nouveaux. Il est trop tôt pour mesurer les conséquences de ces phénomènes.

Dans ce contexte davantage marqué par les ruptures que par les continuités, la route roulante du *Shuttle* se révèle être un succès commercial. Selon le mot d'André Bénard, «les navettes Eurotunnel ont donné l'occasion de concevoir et d'expérimenter à grande échelle un concept nouveau d'une forme de transport combiné peu répandue jusque là: l'autoroute roulante pour véhicules de tourisme ou pour camions»<sup>125</sup>. Cette autoroute roulante a contribué à la concentration géographique des flux de trafic.

A contrario, le Tunnel n'a pas encore permis de développer massivement le fret ferroviaire. Ni les joint-ventures de transport combiné issues des compagnies ferroviaires (CTL, ACI), ni les nouveaux opérateurs, ni les grands concurrents continentaux (Deutsche Bahn, SNCF) n'ont réussi une percée sur le marché du fret britannique. Cela tient avant tout au déficit d'infrastructures dédiées, de liaisons avec le Nord de l'île et de terminaux.

Parallèlement, les compagnies de ferries ont réussi à réduire considérablement leurs tarifs, car elles ont anticipé l'ouverture du tunnel dès les années 80 en rénovant leur flotte et en se restructurant. On peut prévoir qu'elles traverseront cependant une phase critique lorsque ces unités nouvelles devront être remplacées.

Le Tunnel sous la Manche répond à une stratégie paradoxale. Maillon manquant des grands réseaux européens, il a été construit pour résoudre un goulet d'étranglement formé dans les années 70. Cet objectif est atteint, puisque les capacités de transport sur la Manche sont désormais excédentaires. Mais en termes modaux, il a pour mission de développer le fret ferroviaire, donc de créer une offre nouvelle. Cette stratégie n'a pas été couronnée de succès.

---

<sup>125</sup> Bénard (1995), p. 48.

[72]

Cette brève réflexion tendrait à confirmer la théorie selon laquelle les infrastructures de transport en elles-mêmes ne peuvent modifier la demande de manière significative. Pour ce faire, elles doivent être accompagnées de politiques coordonnées de la part de tous les acteurs impliqués dans cette activité, d'une meilleure qualité des services ferroviaires et du respect d'une législation appropriée. Ceci vaut naturellement pour les politiques d'accompagnement comme pour les choix tarifaires<sup>126</sup>. En outre, l'exercice délicat de la prévision ne peut être isolé de son contexte. Malgré toutes les précautions et duplications, il est soumis à des biais divers: ici, afin de gagner la confiance des investisseurs privés, dans d'autres structures, afin de favoriser tel ou tel groupe d'influence. La complexité croissante des prévisions, avec l'intégration des coûts externes par exemple, risque de renforcer ces biais. S'ils ne peuvent être entièrement abolis, les prendre en compte est déjà une victoire de la lucidité.

Il serait souhaitable que des études plus structurées viennent relayer ce *working paper* et analysent les conditions de formation des attentes à l'égard de grands projets, puis mesurent les écarts entre ces attentes et les réalisations. Ce travail de fond apporterait une contribution certaine aux politiques de transports. En tout état de cause, «la disponibilité de données historiques est importante parce qu'elle constitue la clef de voûte de toute prise de décision rationnelle»<sup>127</sup>. Et l'analyse de long terme est seule à même d'apprécier les effets d'une infrastructure de transport.

---

<sup>126</sup> Isaac-Sibille (2002), p. 7.

<sup>127</sup> COST 317 (1995), p. 39.

## Bibliographie

- BÉNARD, A. (1995), “Eurotunnel: le défi managerial et financier“, in *Futuribles*, n° 204, décembre, pp. 31-50.
- BONNAUD, L. (1994), *Le Tunnel sous la Manche. Deux siècles de passion*, Paris, Hachette.
- BONNAUD, L. (1995), “Le tunnel sous la Manche (1867-1993) ou le triomphe de l’isthme court“, in Merger M. et al. (édit.), *Les réseaux européens transnationaux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Quels enjeux?*, Nantes, Ouest Editions, pp. 237-271.
- BRITISH CHAMBER OF COMMERCE IN GERMANY, *1919-1999. 80<sup>th</sup> anniversary*, Cologne, BCCG, 1999, 135 p.
- BRITISH RAILWAY BOARD, (1973), *Express Link with Europe: British Rail and the Channel Tunnel*,
- CAPET, A. (1999), *Avis présenté au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 2000 (n° 1805)*, Paris, Assemblée Nationale, 39 p.
- CHANNEL TUNNEL ADVISORY GROUP, (1975), *The Channel Tunnel and alternative cross-Channel services*, Londres, HMSO, 54 p.
- COST 317 (1995), *Les effets socio-économiques du Tunnel sous la Manche, Rapport intermédiaire*, Bruxelles, Commission Européenne, Direction générale des Transports, dactylographié.
- DB CARGO, “Durch den Kanaltunnel nach Grossbritannien” in *British Chamber of Commerce in Germany 1999*, Cologne, BCCG, pp. 46-47.
- DUMONT, G.F. (2002), “ Routes : Un réseau en étoile, source d’enclavement“, *Les Echos – L’Atlas des Régions 2002*, tome 3, p. 11.
- EUROTUNNEL, (1987), *Augmentation de capital. Introduction en bourse. Note d’information*, 27 octobre, 138 p.
- EUROTUNNEL, *Rapports annuels*.
- GLAVANY, J. et al. (2003), *Proposition de loi sur la traversée centrale des Pyrénées*, Paris, Assemblée Nationale, 8 p.
- HENDERSO, N. (1987), *Channels and Tunnels*, Londres, Weidenfeld & Nicolson.
- HOUSE OF COMMONS, *Hansard’s Parliamentary Reports*
- HOUSE OF LORDS (1987), *Channel Tunnel Bill*, vol. 2, 1.133 p.
- HSBC, *P&O. Q3 starts expected to be mixed – but diversity is king*, 18 octobre 2001.
- HUTTER, R. (1960), “Le tunnel sous la Manche“, in *L’année ferroviaire 1960*, Paris, Plon, pp. 31-62.
- ISAAC-SIBILLE, B. (2002), *Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi (n° 3581 rectifié), autorisant l’approbation de l’accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d’une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin*, Paris, Assemblée Nationale, 18 p.
- MINISTÈRE DE L’EQUIPEMENT, DES LOGEMENTS, DE MÉNAGEMENT

[74]

DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS (1986), *Plan Routier Transmanche*, n.p.

PHILIPPONNEAU, M. (1990), *L'impact du lien fixe (tunnel sous la Manche) sur l'avenir du trafic maritime transmanche en Manche occidentale*, Rennes, Région Bretagne, 95 p.

QUERRET, R. (2002), "Trafic maritime: un millésime 2001 en demi-teinte", *Les Echos-L'Atlas des Régions 2002, tome 3*,

ROYAL SOCIETY OF ARTS (1973), *The Channel Tunnel: a public discussion held at the Society's house in John Adam Street on 5<sup>th</sup> June 1973*, Londres, Adelphi.

SAVY, M. (1997), *Le rail et la route. Le commerce ou la dispute? Le transport intermodal en Europe*, Paris, Presses de l'ENPC, 151 p.

Reuves:

*L'année ferroviaire.*

*Les Echos.*

*Lloyd's Ports Bulletin International.*

*La Tribune*

*Le Monde*