

La Voie de l'Avenir

Mars 2012



Lettre aux actionnaires
de Groupe Eurotunnel SA



Cher Actionnaire,

Le Tunnel, c'est beaucoup plus que les trains ou les Navettes qui y circulent, c'est un lien vital entre la Grande-Bretagne et l'Europe de l'Ouest, c'est une **infrastructure que nous cherchons à rentabiliser au maximum**.

J'ai eu l'occasion de vous présenter le projet **Eleclink**, une interconnexion électrique de 500 MW entre les réseaux français et britanniques, qui augmenterait la capacité de 25 % par rapport au câble sous-marin existant. Les grands froids de cet hiver, qui ont vu la France importer des quantités importantes d'énergie, ont montré l'utilité d'un tel raccordement. Le projet technique est bien avancé, et nous sommes dans la phase de finalisation des études demandées par les Pouvoirs Publics des deux pays, préalable incontournable aux nécessaires autorisations administratives.

Pour revenir au ferroviaire, le projet **Carex** (Cargo Rail Express) dont nous faisons partie, vient de connaître une avancée significative, avec un **test grandeur nature, qui a parfaitement réussi**. Il s'agissait de démontrer que le transport ferroviaire de marchandises à grande vitesse peut s'installer dans le paysage concurrentiel. Compte tenu de l'évolution du prix du carburant avion, des contraintes environnementales et de la lutte contre les nuisances sonores qui entraînent déjà des fermetures de nuit de certains aéroports, il est certain que les vols cargo courte distance pour des marchandises à valeur ajoutée – notamment la messagerie express – basculeront sur d'autres modes de transport. Dans cette perspective, le TGV fret Carex, capable de transporter 120 tonnes de marchandises à 270 km/h, devrait prendre une part de marché importante.

La démonstration réalisée dans la nuit du 20 au 21 mars dernier était probante : parti de l'aéroport de Lyon, le TGV test a chargé des colis à Roissy, pour rejoindre la gare de St. Pancras, la traction depuis l'entrée du Tunnel jusqu'à Londres étant assurée par **Europorte**.

A terme, c'est-à-dire en 2015/2017, le réseau EuroCarex devrait relier les principaux aéroports, d'Europe de l'Ouest (Roissy, Lyon, Liège, Amsterdam, Cologne, Francfort) à Londres, où un terminal approprié est à construire. **La SNCF et Groupe Eurotunnel se sont associés pour être l'opérateur de ce projet de développement durable**. Europorte est aujourd'hui le 3^{ème} opérateur fret, en Grande-Bretagne comme en France. Nous gérons des trains internationaux, venant d'Espagne et d'Italie. Notre vision consiste à exploiter la position unique du Tunnel, au cœur de ce qui a un véritable avenir : une présence européenne sur un réseau européen.

A plus court terme, c'est la mise en place de la **téléphonie publique 2G/3G** qui va représenter une attractivité nouvelle pour nos clients. Cet exploit technologique et cette première mondiale - il faut se rendre compte de ce que représente le défi de pouvoir téléphoner dans un tunnel de

53 km de long, 100 mètres sous le niveau de la mer ! – sont rendus possible par l'investissement que nous sommes en train de réaliser dans une nouvelle signalisation ferroviaire GSM-R aux standards européens, et à la mobilisation des opérateurs téléphoniques qui financent la part leur incombant. Pour éviter les risques de coupure lors du passage de la frontière, au milieu du Tunnel, nous avons obtenu des régulateurs nationaux une dérogation permettant d'affecter respectivement la tonalité du Tunnel Sud (sens France – Grande-Bretagne) aux opérateurs français et la tonalité du Tunnel Nord (sens Grande-Bretagne – France) aux opérateurs britanniques. Les travaux d'installation des équipements ne pouvant se faire que dans des créneaux très courts durant les rares nuits de maintenance, le Tunnel Sud sera équipé en juillet prochain, pour les Jeux Olympiques de Londres, puis le Tunnel Nord suivra.

Cette « révolution » pour les consommateurs passant sous la Manche sera complétée par une importante **renovation et modernisation de nos terminaux** (voir au verso). Nous visons le meilleur service, plus de confort, et accessoirement plus de recettes dans les commerces, à l'instar de ce que font beaucoup d'aéroports. Et comme dans ces derniers, nous cherchons à **fluidifier les contrôles frontaliers**, même s'ils ne sont pas de notre ressort. Grâce à une excellente coopération avec les Autorités Publiques des deux pays, et à l'investissement dans de nouvelles aubettes à l'entrée du site côté France, nous espérons que les temps d'attente imposés à nos passagers, notamment aux périodes de pointe, se résorberont : il est illogique que traverser la Manche, à ces moments là, prenne moins de temps que montrer son passeport !

Je terminerai par les Jeux Olympiques, pour lesquels nous nous préparons activement. Après avoir accroché les Anneaux sur le fronton en décembre dernier, nous avons obtenu du Comité Organisateur que la **Flamme Olympique** passe dans le Tunnel le 18 juillet prochain : pénétrant à Folkestone par le tunnel de service, puis rejoignant une Navette dans le tunnel ferroviaire, elle ressortira à Samphire Hoe, soulignant ainsi les efforts consentis depuis longtemps pour **faire du Tunnel une vraie valeur verte**.

Ceci pour vous dire que nous sommes actifs sur tous les fronts et que nous recherchons et mettons en œuvre toutes les possibilités de développement permettant de créer de la valeur pour vous.

Fidèlement,

Jacques Gounon,
Président-Directeur général

Une première réussie

Le train TGV fret N° 27 274 (capable de charger l'équivalent de 7 semi-remorques ou 7 Boeing 737 Cargo), est parti de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry le mardi 20 mars à 16h42, pour se diriger vers la gare de St Pancras à Londres en empruntant le tunnel sous la Manche et le réseau britannique High Speed One, après avoir pris du chargement complémentaire à l'aéroport de Roissy. Cette prouesse a été rendue possible par la parfaite coordination entre les principaux aéroports européens membres d'Euro Carex, les gestionnaires d'infrastructure dont Eurotunnel, les opérateurs ferroviaires dont Europorte et des entreprises de fret et de messagerie express.

Les modes de transport aérien, ferroviaire et routier sont souvent en concurrence mais cette initiative innovante et rapide d'Euro Carex a le mérite de prouver que la coordination de tous ces spécialistes du transport est plus efficace et plus bénéfique pour les clients comme pour la planète.

Qui est Euro Carex ?

Euro Carex est une association internationale qui fédère les différentes entités Carex nationales destinées à mettre en œuvre le projet au niveau local, régional et national. Peu à peu, des structures constituées sur le modèle de Roissy Carex ont vu le jour sur les différents sites de la première phase du réseau. Actuellement, cinq entités Carex réunissent des partenaires privés et publics : entreprises du fret aérien et de la logistique, gestionnaires d'aéroports, gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, collectivités locales et régionales, chambres de commerce et d'industrie et établissements publics d'aménagement. Il s'agit d'Amsterdam Carex-HST Cargo Schiphol, Liège Carex, London Carex, Lyon Carex et Roissy Carex. Euro Carex fédère les différentes entités Carex pour faire émerger le réseau européen et les "Railports", nom donné aux futurs terminaux aéro-ferroviaires Carex.

Le projet Carex

La congestion des aéroports, la flambée des prix du baril de pétrole, le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse et l'ouverture de la concurrence du transport ferroviaire de fret sont autant de facteurs qui favorisent le développement d'un service ferroviaire permettant le report modal des containers et palettes vers les trains à grande vitesse. Le projet Carex se présente ainsi comme une solution alternative au transport routier et aérien pour des trajets de pré et post acheminement en Europe, compris entre 300 et 800 kilomètres. Sa finalité est de concilier la protection de l'environnement, la tranquillité des riverains, le développement économique et la création d'emplois sur tous les sites desservis.

Un projet de développement durable

Le projet Carex répond au plan climat énergie avec un bilan carbone très favorable. Ainsi les futurs trains Carex émettront en moyenne 35 fois moins de carbone que les avions et camions utilisés actuellement. Exemple : le seul TGV lancé le 20 mars, capable de charger 120 tonnes de colis, permet d'éviter de mettre sur les routes 7 semi-remorques ou de dégager du ciel 7 Boeing 737 Cargo supplémentaires.

Le projet Carex est soutenu par les régions et les gouvernements dans chacun des pays concernés avec des promesses de subventions pour les investissements à réaliser.

Le projet Euro Carex est en phase avec les orientations européennes, en référence au nouveau livre blanc de la Commission Européenne visant à rééquilibrer l'usage des modes de transports et à revitaliser le rail.

London Carex

Afin de garantir un service fiable, les terrains d'implantation des futurs Railports CAREX ont tous été choisis en raison de leur proximité aux lignes à grande vitesse, aux infrastructures aéroportuaires, aux zones logistiques et aux réseaux routiers. Chaque site a fait l'objet d'études en vue de la réalisation des raccordements ferroviaires. L'objectif est de permettre aux trains CAREX de rejoindre les lignes à grande vitesse le plus rapidement possible.

A contrario des autres sites CAREX, le Railport London Carex ne sera pas situé sur une plateforme aéroportuaire, les aéroports londoniens ne disposant pas d'une liaison ferroviaire directe avec le continent. Le terminal ferroviaire sera donc construit à l'Est de Londres, le long de HS1. Situé à proximité d'un nœud routier important (M20 et M25) et d'une des plus grandes zones logistiques du Royaume-Uni, le Terminal de London Carex donnera un accès aisé au grand bassin économique Londonien.



Rame Carex

Le réseau ferroviaire à grande vitesse Euro Carex



Modernisation et rénovation des terminaux.

Dans des conditions climatiques difficiles en début d'année, Eurotunnel a pris en charge la construction de trois nouvelles aubettes ouvrant sur six points de contrôles frontaliers britanniques – 14 points de contrôle au total au lieu de 8 – pour mieux gérer les pointes de trafic (jusqu'à 650 véhicules par heure) avec les contrôles d'immigration systématiques des autorités britanniques. Les points de contrôle des passagers autocaristes ont aussi augmenté (de six à huit avant de passer à 9 bientôt et 10 ultérieurement).

Ce dispositif nous a permis d'accueillir nos clients voyageant vers la Grande-Bretagne lors des vacances de février dans des conditions idéales. Il sera désormais opérationnel pour toute période de forts trafics en particulier en vue des Jeux Olympiques de Londres en juillet prochain et en commençant par les vacances de Pâques qui approchent.

Cette réalisation est la première matérialisation du projet Newton, qui travaille à la fluidification du trafic par une re-conception du terminal de Coquelles (Pas-de-Calais), en prenant notamment en considération les facilités apportées par les nouvelles technologies de l'information (utilisation des smartphones et des tablettes ou, par exemple, la mise en place future de l'écotaxe par télépéage).



Vue aérienne du terminal français.

Abonnez-vous à l'alerte mail pour recevoir la Voie de l'Avenir !

Par mesure supplémentaire d'économie et pour préserver l'environnement, la Voie de l'Avenir n'est désormais envoyée qu'électroniquement aux actionnaires qui se seront abonnés au préalable à l'alerte mail. Elle continue bien entendu à être accessible sur le site du Groupe. Si vous ne vous êtes pas encore inscrit pour recevoir nos alertes mail, merci de le faire sans plus tarder pour continuer à recevoir toutes les informations concernant les activités de Groupe Eurotunnel.