

Strategy

# *Eurotunnel*

## Estimation du trafic potentiel 2020 (extrait)

Décembre 2013



## *Synthèse (1/3)*

---

### **Contexte et objectif**

Le trafic ferroviaire voyageur dans le Tunnel Sous La Manche était de 9,91mpax en 2012, constitué des trafic Paris-Londres et Bruxelles-Londres.

Suite aux annonces successives de Deutsche Bahn et EIL ces deux dernières années concernant l'ouverture potentielle de nouvelles dessertes directes à destination de Londres, depuis ces mêmes destinations, le trafic est annoncé à la hausse.

Les prévisions de trafic ne peuvent pas intégrer les choix des opérateurs concernant le calendrier des ouvertures, l'ajustement tarifaire éventuel, ni les complications issues des problématiques de réseaux (matériels roulant, congestion). Néanmoins, un exercice de prévision de trafic généré si ces annonces s'avéraient est possible, et fait l'objet de cette étude.

Les résultats sont présentés sous deux formes, d'une part, le trafic potentiel 2020, issu de l'appréciation de l'évolution du trafic suite à l'ouverture de toutes les lignes considérées, et d'autre part ce que nous avons appelé le trafic probable, plus conservateur, qui exclut les trafics trop faibles pour expliquer une ouverture de desserte et qui quantifie les caractéristiques pénalisantes actuelles des dessertes envisagées.



**9,91** millions de  
passagers en 2012 dans le  
Tunnel sous la Manche

## Synthèse (2/3)

### Croissance potentielle du trafic

**1,8** millions de passagers supplémentaires en 2020 issus de la densification naturelle du trafic existant

**2,5** millions de passagers supplémentaires en 2020 liée à l'ouverture de nouvelles lignes directes

### Estimation du trafic potentiel du tunnel sous la Manche en 2020 : 14,2 millions de pax

- Plusieurs phénomènes expliquent la prévision de croissance du trafic du Tunnel Sous La Manche :
  - **La croissance naturelle du trafic** : les parts de marchés gagnées et stabilisées face à l'aérien soit donc à offre constante amène une croissance proportionnelle à la croissance des échanges entre chaque destination. Cette croissance est économiquement fonction de la croissance du PIB des zones desservies et de l'élasticité de la demande LGV à la croissance du PIB. Sur cette base, la croissance naturelle du trafic est estimée à 1,9% par an en moyenne entre 2012 et 2016 et à 2,4% par an entre 2016 et 2020. La croissance naturelle d'ici à 2020 explique en conséquence **+1,8 millions de passagers** par rapport au trafic actuel.
  - L'ouverture de toutes les nouvelles dessertes actuellement à l'étude ou annoncées par les opérateurs ferroviaires ont pour effet principal d'améliorer le temps de parcours en train et donc la compétitivité de l'offre ferroviaire sur ces destinations. Le temps de parcours est un facteur explicatif majeur des parts de marché relatives entre train et avion. L'ouverture de nouvelles dessertes génère également de la création de trafic pure. Au total, le report modal pourrait ainsi atteindre **+2,5 millions de passagers supplémentaires** à l'horizon 2020.
  - Ces résultats ne prennent pas en compte les contraintes techniques et opérationnelles (congestion, plages horaires, disponibilité du matériel roulant, etc.) qui peuvent peser pour opérer ces nouvelles offres.
  - L'hypothèse structurante retenue est que l'ensemble des ouvertures de dessertes est effectif à horizon 2016. En effet, l'expérience montre qu'une durée de 4 ans est nécessaire pour obtenir l'effet plein du gain de temps de parcours. La montée en puissance de l'offre, l'adaptation des offres concurrentes (fréquence des avions, ajustements tarifaires) et l'expérience des voyageurs expliquent ce délai. Une sensibilité est donc liée fortement au calendrier des ouvertures.

## Synthèse (3/3)

### Estimation du trafic probable 2020 : 13,5 millions de pax

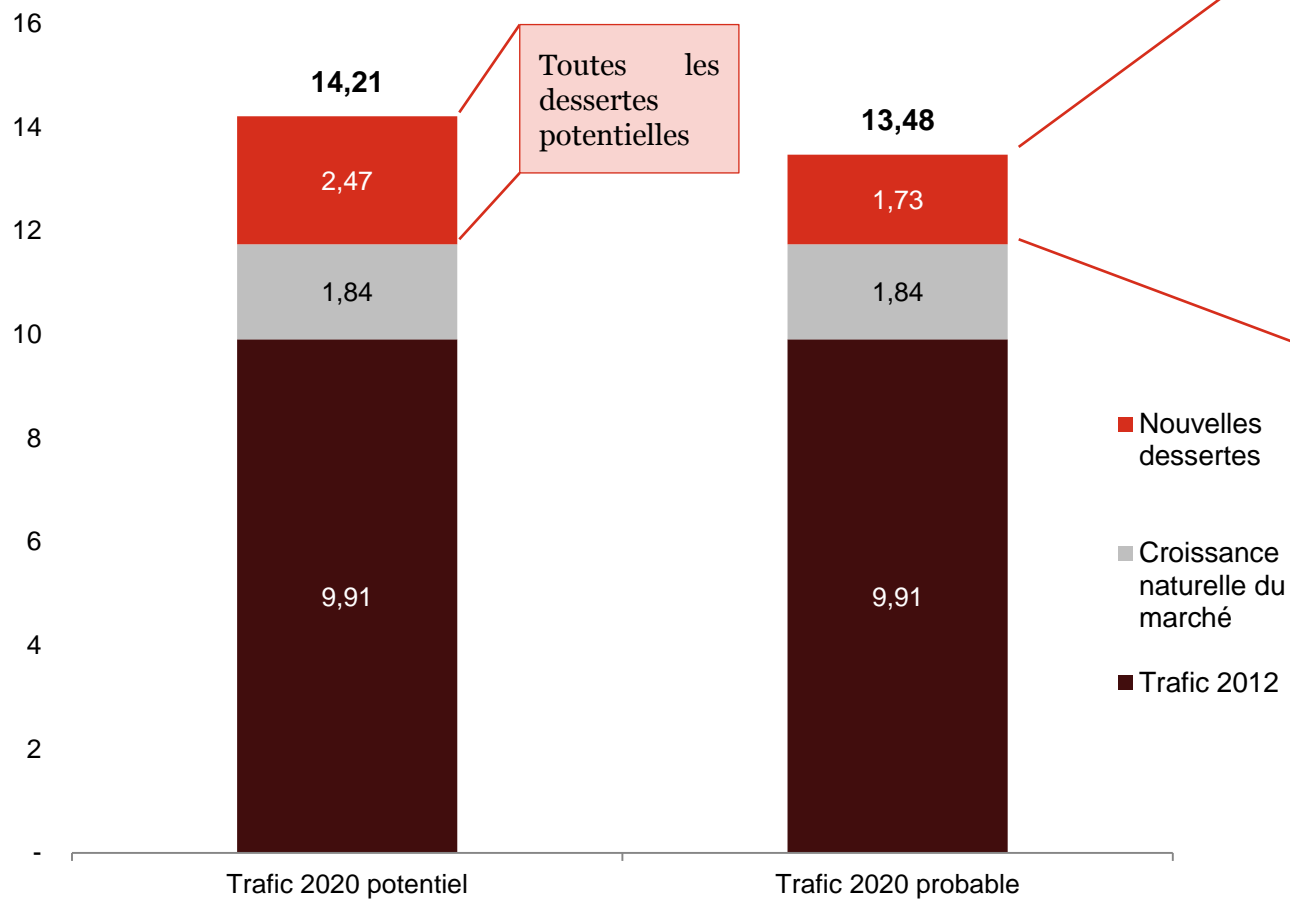
- La littérature économique montre que l'atteinte du potentiel de trafic, mesurée à partir des gains de temps de chaque trafic dépend d'autres facteurs, comme la compétitivité prix de l'offre nouvelle ou la fréquence de la desserte. Or, le potentiel de certaines dessertes est trop réduit pour considérer que l'offre sera viable économiquement et permettre d'offrir une fréquence suffisante. A tout le moins ces dessertes ne devraient pas figurer dans les priorités des ouvertures pour les opérateurs en phase de lancement sur les grandes routes. De même, les destinations majeures étudiées (Amsterdam, Francfort, Cologne, Genève) présentent aujourd'hui une compétitivité prix significativement défavorable qui n'est pas liée au péage du TSLM, ce dernier étant un élément mineur du prix total)..
- Le trafic probable traduit la prise en compte de ces caractéristiques et exclut les dessertes de cabotage au trafic potentiel très limité ainsi qu'il nuance via une décote le gain de train atteignable pour les principales destinations.
- En conséquence l'augmentation probable de trafic résultant de nouvelles dessertes directes (**Amsterdam, Cologne, Francfort, Genève**) à l'horizon 2020 est estimé à **+1,7 millions de passagers**.
- Là encore, ce résultat fait abstraction des contraintes techniques et opérationnelles (congestion, plages horaires, disponibilité du matériel roulant, etc.) et est conditionné à une ouverture en 2016 au plus tard.

### Croissance probable du trafic

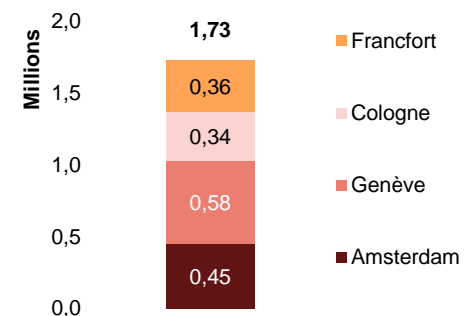
**3,5** millions de  
passagers  
supplémentaires en 2020

# Trafic potentiel et probable à horizon 2020

Trafic 2020 potentiel et probable

















Répartition du trafic supplémentaire probable 2020 par nouvelle desserte directe



- Uniquement Amsterdam, Genève, Francfort, Cologne (ouverture 2016)
- Prévisions de trafic conservatrices pour prendre en compte la compétitivité prix de l'aérien et la fréquence des vols

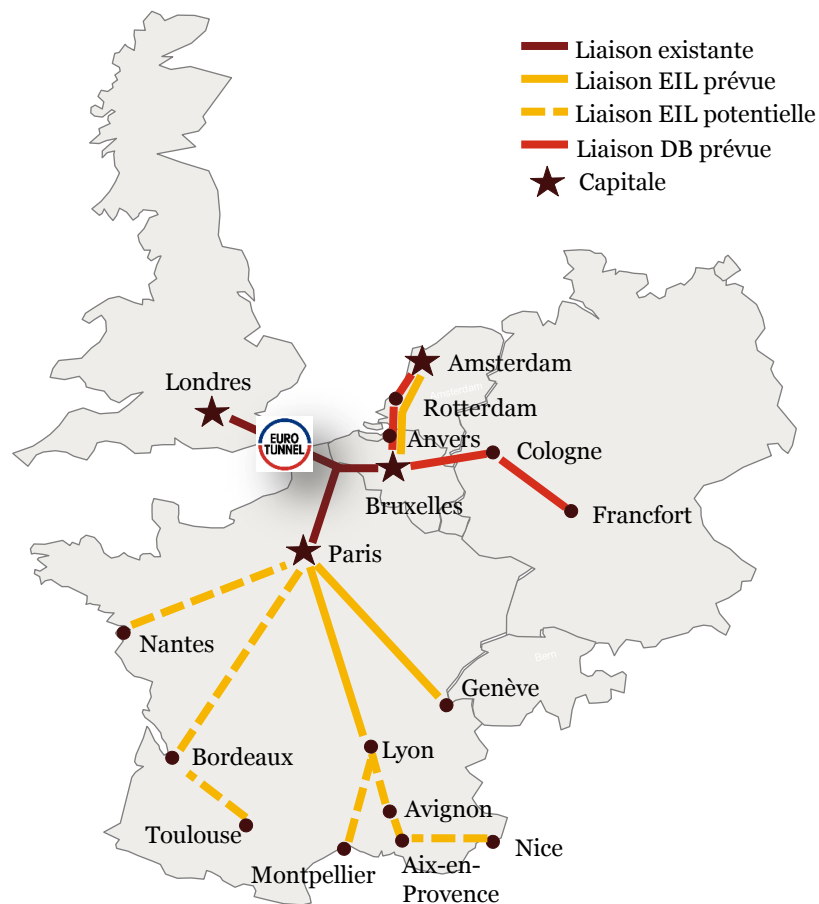
## Trafic voyageur ferroviaire transmanche estimé 2012 et trafic voyageur ferroviaire transmanche estimé 2020 par desserte

Ville	Moyenne 2011-2012 pax aériens A/R O/D Londres	Nombre de pax ferroviaires A/R 2012 estimé O/D Londres	Part de marché 2012 du rail estimée	Croissance naturelle du marché d'ici à 2020OK	Gain de pax avec ouverture desserte directe	Gain de pax avec ouverture desserte directe – vision conservatrice	Part de marché 2020	Nombre de pax ferroviaires A/R 2020 estimé O/D Londres	Nombre de passagers 2020 Vision conservatrice
 Amsterdam	3 069 633	1 752 289	36%	<b>276 913</b>	<b>564 700</b>	<b>451 760</b>	44%	2 593 902	2 480 962
 Anvers	236 405	285 024	55%	<b>49 251</b>	<b>84 086</b>		66%	418 361	
 Rotterdam	122 042	98 639	45%	<b>15 588</b>	<b>30 788</b>		54%	145 015	
 Cologne	1 261 021	516 063	29%	<b>139 521</b>	<b>426 395</b>	<b>341 116</b>	44%	1 081 980	996 701
 Francfort	1 861 837	436 044	19%	<b>117 888</b>	<b>447 428</b>	<b>357 942</b>	31%	1 001 359	911 874
 Genève	2 223 526	584 117	21%	<b>154 238</b>	<b>722 958</b>	<b>578 366</b>	37%	1 461 312	1 316 720
 Lyon	505 588	219 088	30%	<b>60 925</b>	<b>50 758</b>		35%	330 771	
 Nice	1 193 997	72 687	6%	<b>20 213</b>	<b>27 791</b>		7%	120 691	
 Aix-Marseille	409 011	75 122	16%	<b>20 890</b>	<b>37 383</b>		20%	133 395	
 Avignon	3 080	732	19%	<b>203</b>	<b>170</b>		22%	1 105	
 Montpellier	127 084	23 661	16%	<b>6 580</b>	<b>11 775</b>		21%	42 016	
 Nantes	90 649	19 785	18%	<b>5 502</b>	<b>4 584</b>		21%	29 870	
 Bordeaux	317 270	54 825	15%	<b>15 246</b>	<b>105 053</b>		33%	175 124	
 Toulouse	493 953	34 197	6%	<b>9 510</b>	<b>35 776</b>		11%	79 482	

Source : UK Civil aviation Statistics, PwC model

# L'ouverture de nouvelles lignes à destination de Londres devrait avoir un impact positif sur le trafic ferroviaire passager dans le tunnel sous la Manche

## Présentation des nouvelles dessertes directes potentielles à destination de Londres à l'étude par DB et EIL



- 1 • **Eurostar International Limited (EIL)** a annoncé en **2012** vouloir :
  - Pérenniser la ligne **Lyon – Londres** à l'horizon **2015 /2016**
  - Lancer éventuellement un service à destination de **Genève**
- En **2013**, EIL a par ailleurs annoncé vouloir ouvrir en décembre **2016** une liaison directe à destination d'**Amsterdam**
- Enfin, EIL étudie la possibilité d'ouvrir de nouvelles dessertes vers Londres pour d'autres villes du **Sud et de l'Ouest de la France**

- 2 • **Deutsche Bahn** a obtenu en **juin 2013** un certificat d'exploitation pour opérer des services passagers dans le Tunnel Sous La Manche et souhaite, **à partir de 2016**, relier Londres à :
  - **Amsterdam**
  - **Cologne**
  - **Francfort**

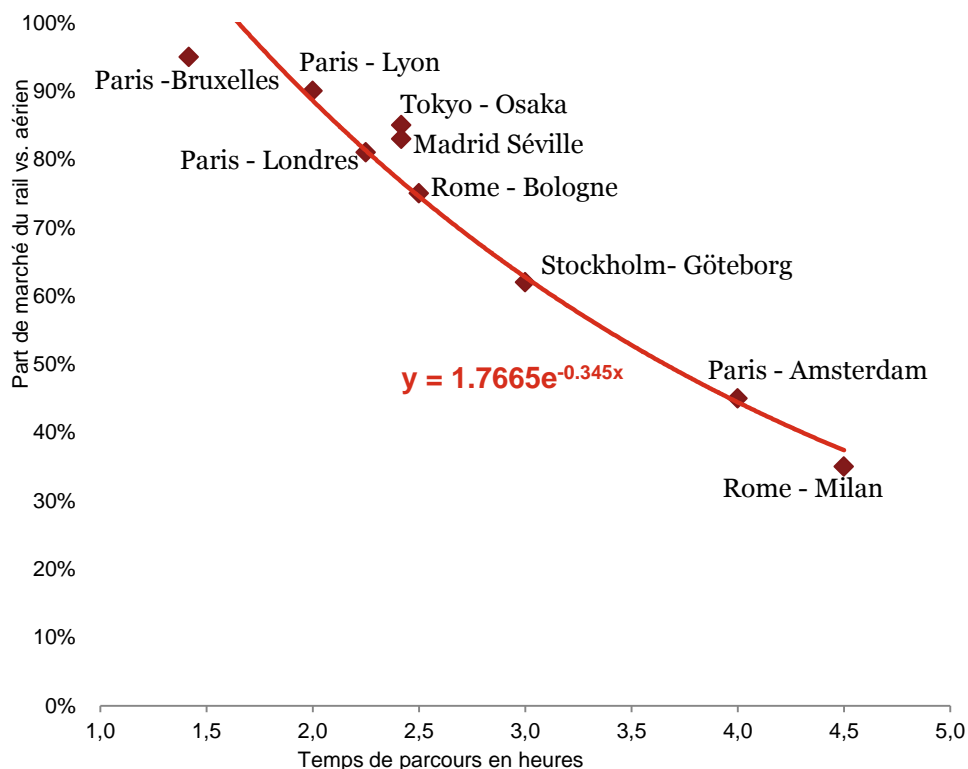
- *Il convient de noter qu'**aucune de ces dessertes n'est confirmée** de manière définitive en **2013** et que les modalités pratiques (temps de parcours, contrôles, cabotage éventuel) ne sont pas arrêtées*
- ***La présente étude évalue donc le potentiel de marché** de ces destinations et ne saurait s'assimiler à une prévision de trafic*

Source: <http://www.telegraph.co.uk/travel/travelnews/10340316/Eurostar-to-launch-direct-service-to-Amsterdam.html>, DB, EIL

## La part de marché du rail est estimée grâce à une courbe permettant de modéliser sa relation avec le temps de parcours

La part de marché relative du rail est de l'aérien selon le temps de parcours est estimée en se basant sur une courbe de tendance exponentielle

Temps de parcours vs. part de marché du rail : courbe de tendance (exponentielle)

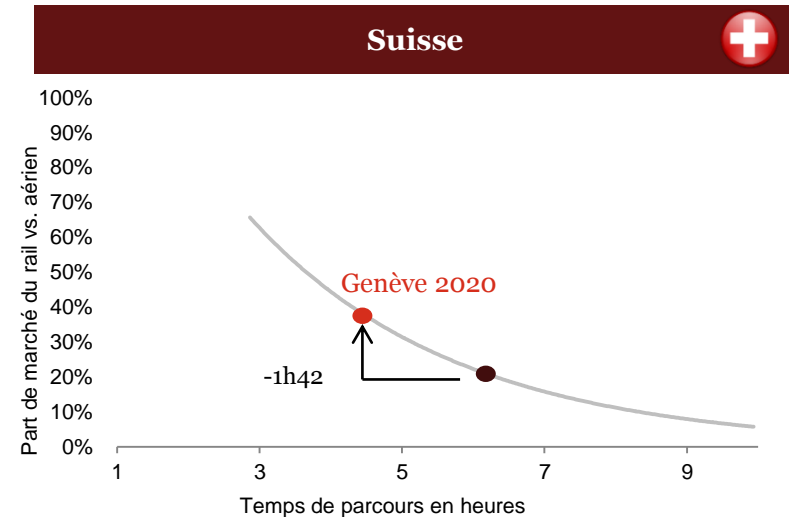
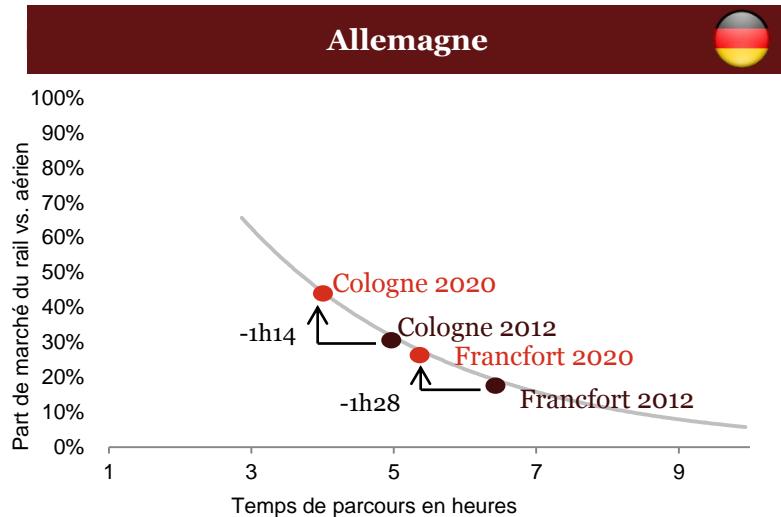


Source: OCDE

- L'estimation de l'augmentation de trafic provenant d'un report intermodal est effectuée en se basant sur une courbe de tendance exponentielle permettant de modéliser la relation temps de parcours et part de marché du rail.
- La courbe retenue pour cette étude est basée sur des données OCDE.
- C'est une méthode classique et fiable pour estimer le gain de trafic pour un mode et en parts de marché, résultant d'une réduction du temps de parcours
- **Le temps de parcours est le facteur déterminant dans l'estimation de la part de marché du rail face à l'aérien.** Il explique 80% de la part de marché relative du rail face à l'aérien
- **C'est donc le temps de parcours qui est utilisé pour déterminer le trafic estimé 2020.**



## La création d'une desserte directe depuis Londres réduit le temps de parcours d'un minimum de ~30min, générant ainsi un gain sur la part de marché relative du rail face à l'aérien



- La diminution du temps de parcours prévue (annonces presse de EIL / DB) devrait se traduire par une augmentation des parts de marché du rail.
- Pour Cologne et Francfort, le gain de temps de parcours se traduirait par un gain de respectivement 12 et 15 points de parts de marché.
- La part de marché du rail sur Amsterdam - Londres passerait de 36% à 44% grâce à un gain de temps de 35min.
- Enfin, le gain de parts de marché sur Genève - Londres serait de 17 points.

## *Le gain de temps se traduit par un gain de parts de marché variable en fonction de ce dernier et du temps de parcours total*

Le gain de temps de parcours devrait se traduire par une augmentation des parts de marché du rail du trafic transmanche

Part de marché estimée actuelle du rail pour le trafic transmanche et part de marché estimée 2020 avec ouverture d'une desserte directe

