

INTERVIEW

Avril 2011

Jacques GOUNON,
Président du Groupe EUROTUNNEL

1) A travers votre filiale Europorte, vous espérez devenir un acteur reconnu dans le fret ferroviaire. Quels sont vos arguments pour convaincre les clients d'abandonner la route ?

Le fret ferroviaire constitue une priorité du Grenelle de l'environnement qui vise à faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de 14% en 2007 à 25% en 2022. En Allemagne, le trafic ferroviaire représente 50% du secteur des transports, en Grande-Bretagne, il a augmenté de 25%, c'est bien la preuve que le fret ferroviaire a du potentiel. Il correspond à de réels besoins. Nous pratiquons à la fois le fret ferroviaire et le transport de camions sur nos Navettes Eurotunnel, qui relie la France à la Grande-Bretagne en 35 minutes, donc nous sommes à même de soupeser les vertus de chaque mode de transport.

Si nous sommes devenus leader sur le marché Transmanche avec nos Navettes fret (qui transportent les camions), c'est parce que nous savons satisfaire la demande d'un service fiable, rapide et fréquent, particulièrement adapté aux délais de livraisons courts et exigeants et aux marchandises à haute valeur ajoutée. Par contraste, le fret ferroviaire est plutôt destiné aux marchandises moins exigeantes en termes de rapidité de livraison et souvent transportées en vrac dans des conteneurs.

Ceci dit, la ponctualité fait partie de la qualité de service que nous avons à cœur d'assurer chez Europorte, la société de fret ferroviaire d'Eurotunnel, c'est pourquoi nous avons signé avec Réseau Ferré de France un accord sur l'attribution de sillons de circulation sur les voies ferrées pour 2011, ceci permet à Europorte de bénéficier de visibilité et de stabilité.

Le train est adapté à des trajets de moyenne distance en Europe et les bénéfices du point de vue du respect de l'environnement sont considérables.

L'organisme indépendant ADEME a certifié que chaque camion qui embarque sur une Navette Eurotunnel émet 20 fois moins de carbone qu'un camion transporté par un ferry. C'est un avantage compétitif pour Eurotunnel et un bénéfice majeur pour nos clients à qui l'on demande d'être de plus en plus sensibles à la protection de l'environnement. Afin d'aider les chargeurs, nous leur fournissons des certificats personnalisés confirmant les économies faites en matière d'émissions de carbone lorsqu'ils traversent la manche en Navette Eurotunnel plutôt qu'en ferrys. En 2010, nous avons déjà émis 1000 certificats de ce type. En plus, nous avons mis au point un éco-comparateur sur notre site internet qui permet aux transporteurs de réaliser leurs calculs d'émissions eux-mêmes. Ceci constitue un véritable argument pour eux, notamment lorsqu'ils sont en concurrence dans des appels d'offres où le respect de l'environnement est un critère de sélection. En disposant de ces deux offres dans notre gamme (camions sur nos Navettes et fret ferroviaire), Eurotunnel peut satisfaire les demandes d'une clientèle plus vaste. Il n'y a pas de risque de cannibalisation, et au contraire, les gains long terme que représente un service fret aux multiples modalités sont de plus en plus flagrants chaque jour. Les modes de transport sont d'autant plus gagnants qu'ils sont complémentaires.

2) Prévoyez-vous de faire passer un jour des autoroutes ferroviaires à longue distance (type Perpignan-Luxembourg) en complément des navettes camions Eurotunnel ?

Le Tunnel sous la manche a vocation à être le point d'arrivée de l'autoroute ferroviaire Atlantique. L'autoroute ferroviaire permet de franchir des obstacles naturels et de désengorger des axes routiers déjà saturés. Moderne, Eurotunnel, qui est le leader du ferroutage avec plus d'1 million de camions par an, a pris le parti d'ouvrir son infrastructure à d'autres concepts, afin de promouvoir le trafic sous toutes ses formes de la France vers le Royaume-Uni. Dans cette optique, l'homologation des wagons Modalhor par Eurotunnel est en cours.

Eurotunnel milite pour que les acteurs du transport travaillent en coopération dans la perspective d'une continuité terrestre, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser des équipements spéciaux, en évitant les ruptures de charge. La complémentarité de ces techniques contribuera à alimenter cette autoroute ferroviaire atlantique et ce, d'autant plus que les spécificités techniques d'interopérabilité (STI) qui régissent tout le secteur ferroviaire en Europe s'appliqueront aussi au tunnel sous la Manche. Pour réaliser l'autoroute ferroviaire atlantique que les clients, les élus, les logisticiens et les entreprises de transport appellent de leurs vœux, il est grand temps de banaliser le tunnel sous la Manche au niveau des standards européens, sans lui imposer davantage d'exigences. Le tunnel sous la Manche est le tunnel le plus sûr du monde, il est prêt pour l'autoroute ferroviaire !

3) Le marché voyageurs de la grande vitesse progresse en Europe : quels sont les obstacles actuels à un développement encore plus significatif ?

Les progrès de la technologie et la mondialisation du monde permettent à chacun d'envisager des projets de mobilité à l'échelle européenne mais l'industrie ferroviaire a été bâtie sur des frontières nationales, alors certaines spécificités des réseaux et des signalisations ont parfois freiné le mouvement. L'heure est pourtant venue d'accélérer l'évolution vers un « open access » afin que les territoires ne soient plus des obstacles et l'on observe effectivement que les lignes bougent. Au plan technique, force est de constater qu'il n'y a pas de difficultés à concevoir des trafics entre la Grande-Bretagne, la France vers la Belgique et maintenant vers l'Allemagne. Nous militons pour un réseau ferroviaire unifié à grande vitesse en Europe, ceci sous-entend qu'on puisse aller d'Allemagne à Londres sans problèmes, que ce soit avec un train de la DB à l'aller et un train Eurostar au retour. La flexibilité, l'extension des services, la multiplicité des offres, telles doivent être les caractéristiques d'une offre ferroviaire moderne assez riche pour ne pas craindre la concurrence.

4) Maintenant que le tunnel sous la Manche, constitué de deux tubes séparés, a démontré sa grande sécurité et sa souplesse d'exploitation, pensez-vous augmenter à l'avenir la vitesse ou le nombre de trains qui y circulent ?

Le tunnel a une grande capacité, il permet le passage de plus de 400 trains par jour et le potentiel reste considérable : on peut augmenter la fréquence des trains et leur nombre. En revanche, nous pratiquons déjà la grande vitesse quotidiennement et ne cherchons pas à augmenter la vitesse car les opérateurs ferroviaires ne sont pas demandeurs.

En termes de sécurité, nous améliorons constamment nos systèmes. D'ici la fin de l'année, nous aurons mis en place un système de sécurité tel qu'il n'existe dans aucun autre tunnel ferroviaire au monde. Ainsi nous sommes en train d'installer des stations Safe, au nombre de quatre afin d'étouffer un éventuel feu à l'aide d'un brumisateurs géant. Chaque station Safe mesure 870 mètres.

5) Eurotunnel est un ouvrage binational. Comment a-t-on procédé pour éviter la tentation d'un management bicéphale ?

La dualité est inhérente à la culture d'entreprise du groupe Eurotunnel, ses membres, ses cadres, ses administrateurs sont français et britanniques ; Eurotunnel est côté à Paris et à Londres ; le management passe d'une langue à l'autre sans que quiconque ne soit gêné mais, au plan juridique, nous sommes allés vers une simplification des structures avec une société unique, une évolution demandée par le marché et nécessaire à une prise de décision rapide et efficace. La culture du groupe, lien vital entre 2 pays majeurs, reste double, ceci nous donne plus d'ouverture d'esprit. Ainsi que l'a déclaré la Reine d'Angleterre lors de l'inauguration du Tunnel sous la Manche, « La conjugaison de l'élan français et du pragmatisme britannique a fait merveille! »
