

TRANSPORTS :

Bientôt un train Genève-Londres en 5 heures 20 ?

Le tunnel sous la Manche veut ravir des parts de marché vers l'Allemagne et la Suisse. Interview avec Yann Leriche, directeur général de Getlink.



Une rame Eurostar

(ph. d'archives AFP)

Londres-Cologne en 3 heures 45 ou Londres-Genève en 5 heures 20 : après des années de déboires techniques et financiers, le tunnel sous la Manche voit désormais l'Europe (ferroviaire) à sa porte.

L'arrivée prévue de nouveaux exploitants concurrents d'Eurostar – filiale de la SNCF – après 2030 va permettre aux trains empruntant le plus long tunnel sous-marin du monde de prendre des parts de marché aux avions en Europe en augmentant l'offre de service, affirme dans un entretien avec l'AFP Yann Leriche, directeur général de Getlink, l'exploitant d'Eurotunnel.

Comment comptez-vous attirer 10 millions de passagers supplémentaires par an d'ici 2035 dans le tunnel sous la Manche? N'est-ce pas trop optimiste?

Yann Leriche: «Nous sommes extrêmement confiants (...). Nous allons d'abord passer de 12 à 14 millions aux alentours de 2030, grâce à des trains supplémentaires. Eurostar a annoncé 30 commandes fermes et 20 options pour des nouveaux trains Alstom à deux étages. Puis, en 2035, on s'attend à 10 millions de passagers en plus, après l'arrivée attendue de nouveaux entrants comme Virgin ou l'italien Trenitalia sous la Manche.»

Quelles garanties avez-vous que ces deux opérateurs se lancent, étant donnés les temps d'homologation des trains et les besoins financiers massifs nécessaires ?

«Des étapes officielles ont été franchies. Virgin s'est battu pour avoir un centre de maintenance de trains à Temple Mills à Londres, et l'a obtenu. Trenitalia a gagné un appel d'offres pour un centre de maintenance en France, près de Paris. Chacun a déclaré qu'il allait acheter des trains (des Hitachi pour Trenitalia et des Alstom pour Virgin). Les prochaines étapes sont très claires, ce sera une annonce d'achat de matériels roulants pour les deux, dans les prochains mois. Le potentiel est là. Eurotunnel devient le maillon structurant de la grande vitesse entre Londres et l'Europe continentale.»

Quelles nouvelles liaisons à grande vitesse sont envisagées ?

«Au départ de Londres, les trains à grande vitesse vont déjà à Paris, Bruxelles et Amsterdam. Ils pourront aussi aller vers l'Allemagne et la Suisse.

Le potentiel de croissance est important sur Amsterdam, où la part du marché du train par rapport à l'aérien n'est que de 22% (contre 77% sur Paris-Londres et 84% sur Paris-Bruxelles). L'ouverture d'un nouveau terminal à la gare d'Amsterdam permettra de faire partir 600 passagers par heure au lieu de 250 actuellement. Ensuite, l'ajout de trains fera croître le trafic.

Pour l'Allemagne, nous prévoyons 3 heures 45 entre Londres et Cologne, et 5 heures entre Londres et Francfort dès 2031, avec une part de marché du train qui pourrait passer à 40% sur cet axe face à l'aérien.

Le Premier ministre britannique et le chancelier allemand négocient des accords en vue de contrôles douaniers juxtaposés. Il y a aussi des discussions officielles entre Grande-Bretagne et Suisse.

En Suisse, nous prévoyons 5 heures 20 de transport pour Londres-Genève, et 6 heures pour Londres-Zurich, avec un potentiel de passagers de 1,9 million après 2031, soit 30% de parts de marché à côté de l'aérien.»



Yann Leriche

(ph. AFP)

Comment avez-vous fait pour attirer de nouveaux entrants après des années de difficultés techniques et financières ?

«Lorsque le tunnel a été construit au début des années 1990, les prévisions officielles tablaient sur 25 millions de passagers par an en 2025, or nous n'en sommes qu'à 12 millions aujourd'hui.

Nous nous sommes rendu compte que, face à la forte demande des passagers pour le train (...), il nous fallait trop de temps pour homologuer un train sous le tunnel étant données les lourdes spécifications techniques de sécurité. Il faut 10 ans entre la décision de lancer un service ferroviaire sous la Manche et son lancement commercial, et encore quelques années supplémentaires pour vraiment gagner de l'argent. Donc très peu de candidats sont attirés par un tel investissement.

Nous avons simplifié les standards techniques et de sécurité, ce qui a permis de diviser par deux le temps nécessaire entre l'annonce d'un nouveau service à grande vitesse sous le tunnel et sa mise en service.

Et nous avons annoncé le renforcement d'un programme d'aides financières pour aider les opérateurs pendant les trois premières années sur une partie de leurs charges en phase de lancement.»