

QUI FAIT QUOI DANS LE TUNNEL SOUS LA MANCHE ?

Les voyageurs auront bientôt un nouveau choix pour traverser la Manche. L'ouverture du tunnel au service commercial permet en effet de diversifier l'offre entre la Grande-Bretagne et le continent.

Les utilisateurs du train découvriront Eurostar, qui circulera à 300 km/h sur ligne nouvelle en France. Ils pourront aussi choisir le train de nuit.

Les touristes en autocar n'auront plus à quitter leur place : le véhicule sera chargé sur une navette ferroviaire pour traverser le tunnel.

Les automobilistes voyageront dans leur propre voiture, elle aussi chargée sur une navette ferroviaire. Les motards resteront près de leur moto.

Tous ces trains, qui s'en occupe ?
Qui fait quoi dans le tunnel sous la Manche ?

Le traité signé le 12 février 1986 entre les gouvernements français et britannique a décidé de la réalisation d'un tunnel sous la Manche. Le choix a été celui d'un tunnel ferroviaire, où les seules circulations sont sur rail.

La conception, le financement, la construction et l'exploitation de ce tunnel ferroviaire ont été confiés par concession à Eurotunnel, groupe privé franco-britannique.

Responsable de l'ensemble de l'exploitation du tunnel jusqu'en 2052, Eurotunnel utilise directement 50 % des capacités de circulation dans le tunnel et passe des contrats d'utilisation avec des compagnies de chemin de fer, qui utilisent l'autre moitié de ces capacités moyennant redevance.

UN TUNNEL FERROVIAIRE

→ un exploitant	→ Eurotunnel
→ un seul type de circulation	→ sur rail <ul style="list-style-type: none">⇒ navette ferroviaire entre les deux terminaux⇒ Eurostar, train de nuit, train de fret
→ deux types de trafic	<ul style="list-style-type: none">→ voyageurs<ul style="list-style-type: none">⇒ Eurostar, train de nuit⇒ voiture, 2 roues, caravane, autocar sur navette→ marchandises<ul style="list-style-type: none">⇒ train⇒ camion sur navette
→ deux types d'utilisateurs	<ul style="list-style-type: none">→ Eurotunnel<ul style="list-style-type: none">⇒ pour les navettes→ les réseaux ferroviaires<ul style="list-style-type: none">⇒ pour les trains marchandises (fret)⇒ pour les trains voyageurs : de nuit ou Eurostar

LES ACTEURS DU TUNNEL

Eurotunnel	Groupe franco-britannique concessionnaire jusqu'en 2052. Société par actions créée à l'été 86, chargée de la conception, du financement, de la construction (qu'il a confiée à TML) et de l'exploitation.
TML Transmanche Link	Groupement franco-britannique de 10 constructeurs, chargé par Eurotunnel de la construction. L'ouvrage achevé a été remis le 13 décembre 1993 à l'exploitant.
Les compagnies ferroviaires	Une convention d'utilisation a été signée le 29 juillet 1987 entre Eurotunnel, les BR (British Railways) et la SNCF. L'exploitant garantit aux compagnies 50 % de la capacité du tunnel. Les BR et SNCF se sont associées à d'autres compagnies européennes pour l'utilisation cette capacité.
BR/EPS	EPS (European Passenger Services), filiale des BR, assure le trafic voyageurs par Eurostar Londres/Bruxelles et Londres/Paris en association avec la SNCB et la SNCF. EPS est associée aux trafics voyageurs par train de nuit.
BR/RFD	RFD (Rail Freight Distribution), service des BR, assure le trafic marchandises entre le continent et la Grande-Bretagne par le tunnel en liaison avec la SNCF.
DB	La compagnie allemande Deutsche Bundesbahn est associée aux trafics voyageurs par train de nuit.
NS	La compagnie néerlandaise N.V. Nederlandse Spoorwegen est associée aux trafics voyageurs par train de nuit.
SNCB/NMBS	La Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen assure le trafic Eurostar entre Londres et Bruxelles en association avec EPS et la SNCF. Elle est associée aux trafics voyageurs par train de nuit.
SNCF	La Société Nationale des Chemins de fer Français assure le trafic Eurostar entre Paris/Londres et Bruxelles/Londres en association avec EPS et la SNCB. Elle est associée aux trafics voyageurs par train de nuit et assure le trafic marchandises en liaison avec BR/RFD.

LES MATERIELS DU TUNNEL *

Eurotunnel : Le Shuttle, navettes ferroviaires	<p>➔ Navettes fret, composées de wagons chargeurs à chaque extrémité et de wagons porteurs à structure semi-ouverte pour les camions et ensembles routiers. Les chauffeurs disposent d'une voiture "club" car ils ne doivent pas rester à bord de leur camion.</p> <p>➔ Navettes tourisme, composées de wagons chargeurs et de wagons porteurs à structure fermée, à double ou simple pont selon la hauteur des véhicules (cars, caravanes, voitures, ...). Les passagers restent à bord de leur véhicule ou à proximité.</p>
Compagnies ferroviaires : trains et Eurostar	<p>➔ Trains de fret, matériels ferroviaires spécifiques adaptés aux gabarits et systèmes d'alimentation électrique britanniques et continentaux, pour le transport des marchandises et le transport combiné.</p> <p>➔ Eurostar, trains à grande vitesse spécifiques mis au point et exploités par les réseaux associés (BR/EPS, SNCB, SNCF).</p> <p>➔ Trains de nuit, matériel spécifique en cours de conception par les réseaux associés (BR/EPS, DB, NS, SNCB, SNCF).</p>

* Des croquis et schémas de ces matériels sont disponibles.

LES TRAJETS AVEC LE TUNNEL

MATERIEL	DESSERTES	FREQUENCE*
Le Shuttle tourisme	→ 1 h de terminal à terminal, embarquement et débarquement compris	toutes les 20 minutes
Le Shuttle fret	→ 1 h 20 de terminal à terminal, embarquement et débarquement compris	toutes les 30 minutes
Eurostar	<p>→ 3 h Paris/Londres temps avec circulation sur ligne nouvelle uniquement en France 2 h 30 quand la ligne nouvelle sera réalisée en Grande-Bretagne</p> <p>→ 3 h 15 Bruxelles/Londres temps avec circulation sur ligne nouvelle uniquement en France 2 h 40 quand la ligne nouvelle sera réalisée en Belgique et 2 h 05 après réalisation en Grande-Bretagne</p> <p>→ Paris/nord de Londres (avec des rames plus courtes) ⇒ 5 h Paris/Birmingham ⇒ 5 h 45 Paris/Manchester ⇒ 8 h 20 Paris/Edimbourg</p>	<p>toutes les heures au départ de chaque capitale</p> <p>toutes les heures au départ de chaque capitale</p> <p>1 aller-retour quotidien (à partir de 1996)</p>
Trains de nuit	<p>→ Dessertes continent/Grande-Bretagne à partir de 1996 (les temps sont indicatifs), par exemple</p> <p>⇒ 8 h 30 Londres/Amsterdam, ⇒ 9 h Londres/Francfort ⇒ 10 h Bruxelles/Plymouth ⇒ 12 h 30 Glasgow/Paris</p>	1 aller-retour quotidien (à partir de 1996)
Trains de fret	<p>→ Toutes liaisons entre la Grande-Bretagne et le continent, par exemple :</p> <p>⇒ Londres/Paris, dans la nuit ⇒ Londres/Avignon, jour A/jour B ⇒ Stuttgart/Liverpool, jour A/jour C</p>	70 par jour ou davantage selon besoins des clients

* en temps normal, à service complet pour les Eurostar.

TEMPS DE TRAVERSEE DE LA MANCHE AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT		
---	--	--

Ferry	2 h 35	Traversée seule, embarquement et débarquement des véhicules compris
Aéroglisser	1 h 50	Traversée seule, embarquement et débarquement des véhicules compris
Avion	3 h	De centre ville à centre ville entre Paris et Londres (avion + train ou taxi) dans de bonnes conditions de circulation

SERVICE DE PRESSE DE LA SNCF

33 (1) 42.85.63.21

33 (1) 42.85.62.56

POUR LES QUESTIONS RELEVANT D'EUROTUNNEL

France 33 (1) 44.05.62.00

Grande-Bretagne 44.71.834.75.75