

# Services fret rouliers entre le Royaume-Uni et l'Espagne



Présentation :  
François Potier / Brittany Ferries

## Activités sur l'Arc Atlantique

- Brittany Ferries est une compagnie maritime française qui opère un réseau de lignes Short Sea à l'ouest de la Manche et sur l'Arc Atlantique.



- La Compagnie possède ou affrète 9 navires mixtes de type Ropax, dont 1 Ropax fret et 1 NGV
- Elle opère au départ de 11 ports européens
- En 2012 elle a transporté :
  - 2,4 millions de passagers
  - 750 000 véhicules de tourisme
  - 171 000 véhicules fret
- Dont, sur les lignes Royaume-Uni - Espagne:
  - 280 000 passagers
  - 115 000 véhicules de tourisme
  - 30 000 véhicules fret
- Ses parts de marché fret représentent:
  - 4% des trafics Transmanche (Navettes fret comprises)
  - 2/3 des trafics de la Manche ouest
  - La majorité des trafics de poids lourds et de remorques non-accompagnées pour les liaisons RU - Espagne

## Du Cruise Ferry au RoPax

- De 1978 à 2004 les services RoRo depuis le sud du Royaume-Uni vers le nord de l'Espagne ont été assurés par des navires de type « Cruise Ferry » offrant peu de capacité linéaire pour les activités fret, mais des capacités hôtelières importantes



- Au début des années 2000, Brittany Ferries projette le renouvellement de sa flotte pour le secteur Arc Atlantique; elle met en service deux nouvelles unités de type RoPax, en 2004 et en 2007; elle fait l'acquisition d'un navire d'occasion qui vient compléter ce dispositif en 2010.
- Les objectifs poursuivis sont:
  - De diversifier l'offre pour accroître les capacités fret du service Espagne
  - D'apporter une réponse spécifique pour les traversées de week-end qui permettent aux transporteurs de s'affranchir des interdictions de circuler sur le réseau français
  - De proposer des fréquences de départs susceptibles de fidéliser durablement la clientèle des transporteurs routiers et des logisticiens (remorques non-accompagnées)
  - De répondre aux objectifs européens de réduction de la congestion des axes routiers (au niveau du franchissement des barrières naturelles, en particulier dans les Pyrénées)

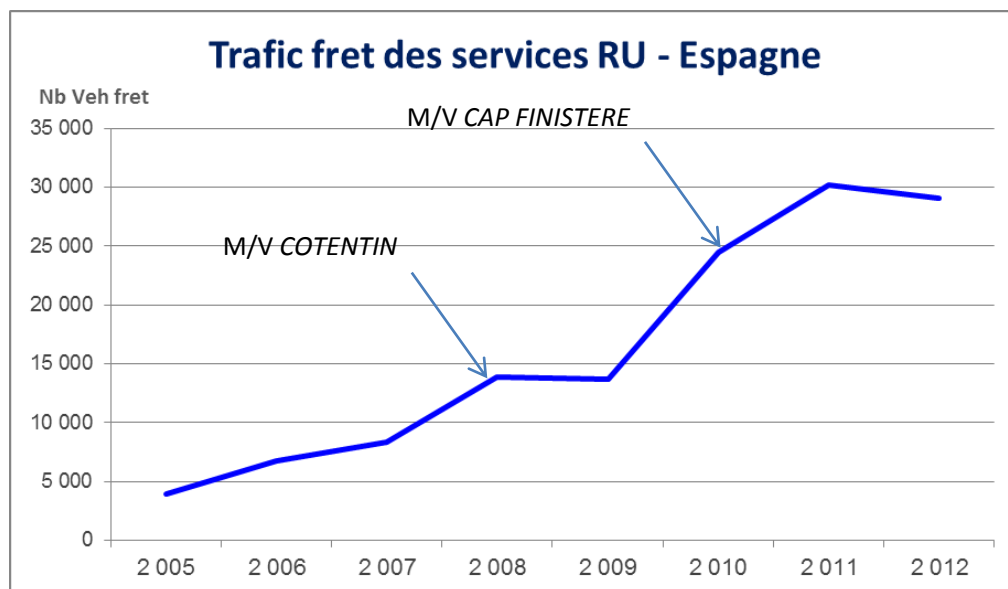
# Progression des trafics fret RU - Espagne

➤ Les étapes:

	<u>Fréquences hebdo.</u>	<u>capacité hebdo</u>
• 1978:	2 A/R Plymouth-Santander	450 ml
• 1982:	idem	800 ml
• 1989:	idem	
• 1993:	idem	5 000 ml
• 2004:	idem	6 000 ml
• 2007:	3 A/R: (+1 Poole-San)	10 000 ml
• 2010:	5 A/R: (+ 2 Portsmouth-Bilbao)	18 000 ml
• 2013:	7 A/R: (+ 2 Ports & Poole-Bilbao)	27 000 ml

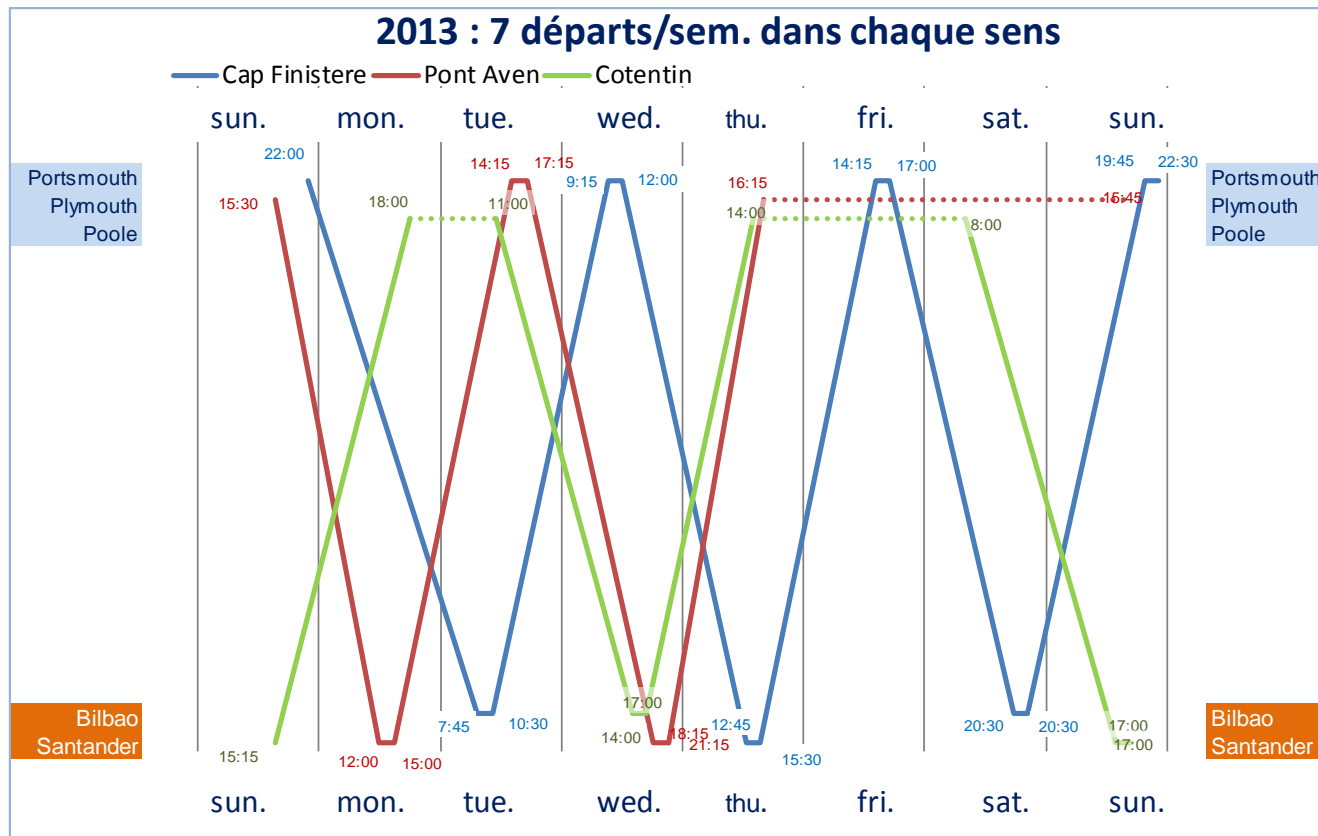
Entre 2005 et 2012:

- Les capacités linéaires (théoriques) ont été multipliées par 4
- Le nombre de véhicules par départ a été multiplié par 6
- Le trafic fret a été multiplié par 6
- La part de marché des lignes maritimes directes RU – Espagne est passé de moins de 2% au début des années 2000 à 14% en 2012



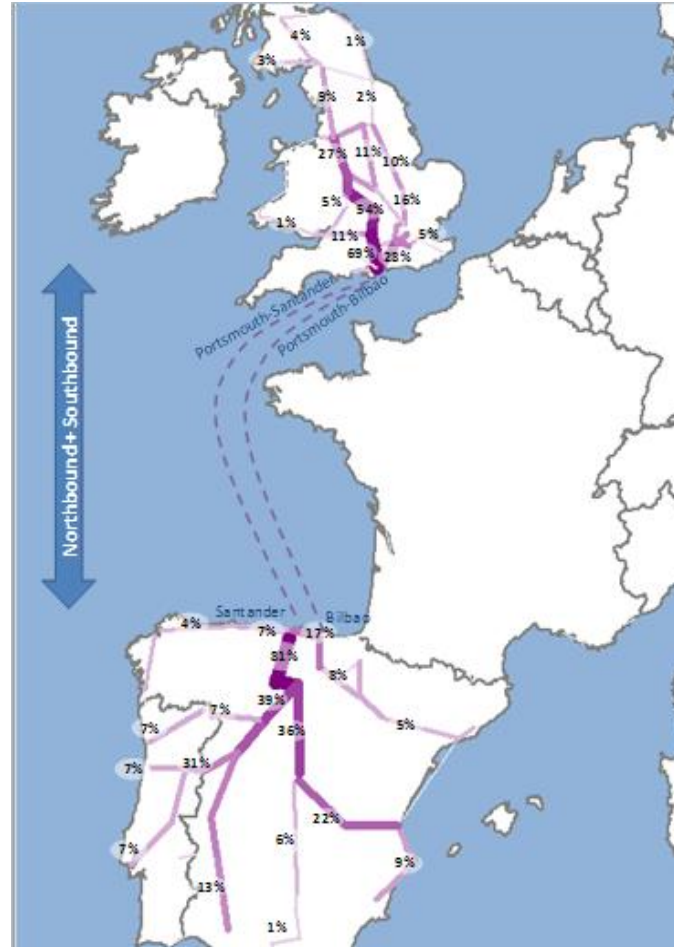
# Les critères retenus par les transporteurs et les logisticiens (1)

- La fréquence des départs et l'adaptation des horaires:



# Les critères retenus par les transporteurs et les logisticiens (2)

➤ Le choix de la route la plus économique, la plus courte en distance et en temps



- Distance totale réduite de 230 km en moyenne
- Gain de temps moyen pour une conduite en simple équipage: 12 h
- Valorisation des temps de repos des Chauffeurs routiers
- Traversées de week-end plus attractives (interdictions de circulation PL sur le réseau routier français)
- Réductions des coûts et amélioration du taux d'utilisation des véhicules soit en moyenne : 550 € de moins que par la route

## Les critères retenus par les transporteurs et les logisticiens (3)

- Un service fiable et sûr :
  - moins de 2% d'annulation pour raisons météo
  - Une information donnée aux usagers avec le maximum d'anticipation pour la recherche de solutions alternatives
  - Aucun risque de vol ou de dégradation des véhicules
  - Un système de suivi des véhicules sur internet
  - Un système de réservations
  
- Des performances favorables au développement de trafics de remorques non-accompagnées:
  - La qualité du service, horaires et fréquences de départ, et la stratégie de développement mise en œuvre par Brittany Ferries ont encouragé des groupes logistiques européens à investir dans des flottes de remorques dédiée aux services Royaume-Uni – Espagne. Ils ont parallèlement mis en place les structures adaptées pour optimiser les phases de pré et de post acheminement en amont comme en aval de ces lignes maritimes directes.
  
- La réduction des distances parcourues, les taux de remplissages élevés et le développement de la part du non-accompagné agissent en faveur de la réduction de l'impact environnemental et social du transport, l'implication des transporteurs routiers en faveur des ligne directes RU – Espagne a un effet positif sur la réduction des engorgements routiers sur le réseau français.

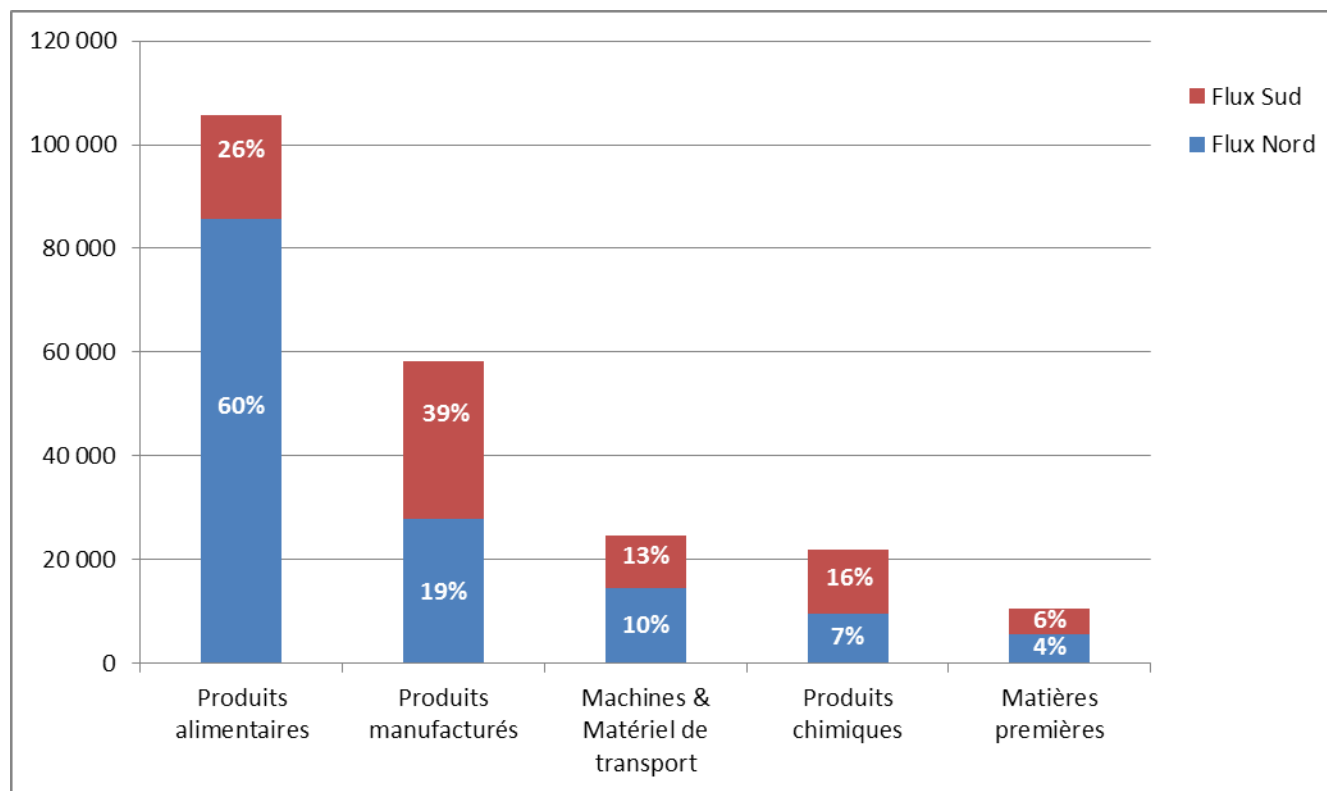
# Performance sociale et environnementale

- Dans la cadre du développement des services de lignes directes Espagnoles Brittany Ferries a été éligible au support du programme européen Marco Polo.
  - Les critères de sélection de ce dispositif d'aide au démarrage de services Short-Sea et d'Autoroutes de la Mer intègrent le coût des externalités liées à chaque mode de transport. Les tonnes kilomètres qui correspondent à chacun des maillons d'une chaîne multimodale sont pondérées et additionnés pour permettre de comparer les performances d'un dispositif existant à celles d'un dispositif alternatif plus respectueux des critères sociaux et environnementaux.
  - Selon ces critères, la baisse des coûts externes qui résulte de l'utilisation des nouveaux services de ligne maritime directe RU – Espagne peut être évaluée à 26 millions d'Euro par an sur la base d'un trafic de 30 000 véhicules
  - La réduction du nombre de tonnes kilomètres routières est de 2 milliards t.km / an
  - La réduction des distances géographiques équivaut à 500 millions de t.km / an



# Principales caractéristiques des trafics fret RU - Espagne

- Trafics globalement équilibrés : 51% Flux nord, 49% flux sud
- Part des remorques non accompagnées: 1/4 des véhicules fret
- Part des véhicules sous température dirigée : 1/5 des véhicules fret
- Part des véhicules vides : 10% (plus élevé pour les flux sud que pour les flux nord)
- Principaux produits transportés (source enquête flux 2010)





Merci pour votre attention

François Potier - Service des Etudes Economiques  
/ Brittany Ferries

<mailto:francois.potier@brittany-ferries.fr>

<http://www.brittanyferries.com/>