



ISEMAR

Plus court passage avec l'Angleterre, le déroit du Pas de Calais constitue le plus important lien maritime de transbordement d'Europe avec 14 M de passagers et 2,5 M d'unités roulantes en 2008. Pourtant depuis quinze ans, la concurrence du tunnel sous la Manche représente une alternative conséquente, mais au final limitée en parts de marché à un tiers des flux. Si la concurrence modale a été intégrée dans le fonctionnement du marché du déroit, les différents changements de l'économie britannique affectent fortement les flux de passagers et de fret. Les compagnies doivent donc s'adapter à un flux massif et structuré, mais dont les à-coups provoquent régulièrement des ajustements de marché.

L'évolution contextuelle des échanges du Déroit

L'état des économies britannique et irlandaise est fondamental pour l'évolution des échanges maritimes de transbordement avec la Grande-Bretagne. Elle conditionne la demande de produits européens pour le fret et via le pouvoir d'achat des Britanniques la consommation de vacances. Ces dernières années, leur aisance économique les avait éloignés des vacances sur le continent proche au profit de destinations plus distantes accessibles par le transport aérien bon marché (*low cost*). Pour le fret, une certaine désindustrialisation du pays au profit d'une économie de service a accentué les flux d'importation dans un marché européen désormais élargi.

A la fin 2008, la situation économique en Grande-Bretagne a viré au noir avec la fin de la bulle immobilière et les répercussions de la crise financière internationale. La livre a été dépréciée de 25% face à l'euro en 2008 et la parité des monnaies joue sur le pouvoir d'achat des industriels comme consommateurs qui sont aussi les touristes clients des services maritimes. La dévaluation pèse aussi sur la rentabilité des armements maritimes continentaux qui ont des coûts en euros et des recettes en livre provenant d'une clientèle à 80% britannique.

En 2009, les passagers anglais vont certainement rester chez eux, moins de déplacement d'achat et moins de vacances. Plus grave, la crise affecte fortement le fret. PIB, taux de chômage, biens manufacturés, commerce de détail... Autant de données macro-économiques ayant un impact direct sur le fret en provenance ou à destination du pays. En 2008 l'activité industrielle en Grande-Bretagne a déjà chuté de 11,4% se traduisant par une baisse des marchandises à transporter et du PIB global. Un cabinet britannique de conseil dans une étude pour le port de Douvres a chiffré qu'un point gagné de PIB¹ représentait 900 véhicules de fret de plus.

Depuis 1994, la concurrence modale ferroviaire via le Tunnel s'est développée à la fois sur la courte distance (navettes de passagers motorisés et fret d'Eurotunnel) et

la longue distance (Eurostars et trains de fret). Le marché maritime a donc eu le temps de se reconstruire et par deux fois est devenu le seul moyen quand des incendies réduisent totalement ou partiellement l'activité d'Eurotunnel (celui du 11 septembre 2008 a coûté six mois de service des navettes). Eurotunnel, forcé à trouver rapidement le chemin de la rentabilité, a donc privilégié une approche commerciale rigide (grands comptes, voyageurs "pressés" prêts à payer ce service). Les chargeurs dénoncent aujourd'hui l'augmentation des tarifs dans un contexte peu porteur et qui a déjà fait partir le Néerlandais Nedexco chez Norfolkline et Norbert Dentressangle chez P&O Ferries.

Le maintien de l'offre maritime dépend de la viabilité des opérateurs. La rentabilité de l'activité de transbordement est limitée et s'est trouvée réduite par les effets accumulés de la fin du *duty free*, de la réduction des excursionnistes² et de la concurrence du *low cost* aérien. Dans une certaine mesure la croissance du fret offre une compensation à la baisse des passagers. Seulement, la crise est là avec ces derniers mois des trafics en recul de -20%.

Les marchés passagers et fret

Le nombre de voyageurs de longue durée dans les ports du Déroit a chuté à cause de la concurrence du *low cost* aérien qui est devenu le premier mode de déplacement vers la France des Britanniques. Devant les surcoûts tarifaires pratiqués et les temps des contrôles de sécurité allongés, le *low cost* a perdu un peu de son attrait. En revanche, le ferroviaire longue distance avec un lien grande vitesse de bout en bout gagne de son côté de plus en plus de voyageurs intercapitales.

L'usage des navettes d'Eurotunnel par les passagers motorisés est en recul. La part de marché d'Eurotunnel de 50% en 2001 est passée à 42% en

¹ Depuis 1996, le PIB a progressé de 30,9% avec un taux de croissance moyen de 2,8% par an. Sur la même période, les volumes de fret ont progressé au rythme de 17% par an soit 104,9% depuis 1996 (à l'import de 115,6%).

² Les excursionnistes sont essentiellement des voyageurs se déplaçant pour des achats de cigarettes et d'alcools moins taxés sur le continent. Le renchérissement des taxes françaises en 2005 a réduit le nombre de ces passagers à Calais et Cherbourg, provoquant, entre autre, le retrait de P&O des ports normands.

2006 et 34% en 2008. Les deux tiers du Déroit sont donc aux mains des compagnies maritimes. En terme portuaire, Calais seul après l'ouverture du tunnel a du faire de la place à Boulogne et à Dunkerque. Dans le Déroit, P&O Ferries garde son leadership avec 52% des passagers maritimes mais avec une chute de 25 points depuis 2002. SeaFrance a gagné de l'importance avec 27% des passagers. A Boulogne, SpeedFerries avait conquis avant sa disparition cet hiver 4,3% des passagers qu'espère reprendre dès cette année LD Lines. Le principal gagnant est Norfolkline qui atteint 16% du marché avec les chauffeurs des camions et des particuliers utilisant une offre mixte.

Trafics de passagers (M de passagers), compilation ISEMAR

	2004	2005	2006	2007	2008
Norfolkline (Dk/Do)	0,6	0,8	1,5	1,9	2,2
P&O (Ca-Do)	9,3	7,7	8,0	7,8	7,2
Sea France (Ca-Do)	3,2	3,3	3,5	3,7	3,8
Hoverspeed (Ca-Do)	0,9	0,9	-	-	-
Speed Ferries (Bo-Do)	0,2	0,7	0,7	0,7	0,6
Eurotunnel (navettes)	7,8	8,2	7,8	7,9	7,0

Dk Dunkerque, Ca Calais, Do Douvres, Bo Boulogne,

Au Nord du Déroit, les liaisons du Benelux sont toutes plus longues et relient Zeebrugge et Rotterdam aux régions du Nord de la Tamise à l'exception d'un service mixte de TransEuropa Ferries entre Ostende et Ramsgate près de Douvres. Du côté de la Manche, les six ports concernés ont vu transiter 3,1 M de passagers en 2007, le marché se répartit aujourd'hui entre les offres LD Lines (Le Havre, Dieppe) et Brittany Ferries (Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff).

Le transport de fret routier accompagné privilégie le lien le plus court et donc le plus rapide du Déroit avec souvent plus de souplesse que le Tunnel. Il s'agit quasi exclusivement de flux accompagnés, car le non accompagné n'a jamais trouvé sa clientèle en France, il est aujourd'hui faible à Dunkerque et nul à Calais. En revanche, il représente plus de la moitié des trafics en Belgique et les deux tiers aux Pays-Bas. Ces dernières années le recours aux chauffeurs de l'Est a poussé de nombreux transporteurs à maximiser le parcours routier aux dépens du non accompagné en Belgique vers les services du Déroit.

En dix ans, le trafic d'unité de fret à Calais a presque doublé (1,7 M d'UF en 2008) alors que dans un même temps les navettes d'Eurotunnel sont restées stables. Le port de Dunkerque s'est replacé dans la course grâce à Norfolkline avec presque un quart du marché du Déroit. Au Benelux, tous les ports sont actifs avec à Ostende TransEuropa Ferries qui est positionné sur l'accompagné avec sa flotte ancienne sur un créneau à bas coût. L'opérateur de référence est Cobelfret qui a repris Dart Line et Ferryways alors que P&O Ferries et Stena restent présents sur le secteur en pur fret ou en mixte. P&O comme Cobelfret multiplient ces derniers temps

sous l'effet de la chute des trafics les annonces de suppressions de fréquences et même de services. Pour le fret tout mode, la part d'Eurotunnel n'est plus qu'à 34% en 2008 (effet notable de l'accident de septembre). Sur le seul mode maritime avec 2,53 M d'unités de fret, le leader est là aussi P&O Ferries mais avec maintenant plus que 45% du marché, SeaFrance en représente 30% et Norfolkline 25%. La Manche est un marché réduit de seulement 300 000 UF où seuls les services de Haute-Normandie peuvent concurrencer Calais. En Belgique, Ostende avec TEF sur Ramsgate et Cobelfret sur Dartfort (Londres) représentent environ 280 000 UF.

Trafics de fret (milliers d'unités de fret), compilation ISEMAR

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dunkerque	280	380	390	410	530	560	580
Calais	1 450	1 440	1 630	1 650	1 850	1 850	1 780
Tunnel	1 230	1 280	1 280	1 310	1 300	1 410	1 250

Interrogations sur l'offre maritime

Le leader du Déroit est donc P&O Ferries qui assure le plus grand nombre de services. Dans un contexte hyperconcurrentiel, P&O a un atout de taille avec des comptes en livre sterling. La compagnie pêche simplement par sa flotte vieillissante de sept navires, mais relativement homogène. En 2008, la compagnie a commandé deux nouvelles unités de 210 m (Dovermax) aux chantiers STX Europe de Finlande dont le premier sera livré en décembre 2010.

Cette politique dynamique n'empêche pas les questions de l'avenir de l'opérateur (présent aussi en Mer d'Irlande) car la compagnie est détenue par le groupe Dubaï World Corporation depuis la reprise de P&O Ports par Dubaï Port World en 2006. Ce n'est pas pour autant que le transporteur maritime bénéficie des largesses des pétrodollars. Bien au contraire, l'obligation de rentabilité est fondamentale et en ces temps de crise le resserrement des coûts aussi bien sur les équipages, les travaux de carénage que sur les rotations est prioritaire.

L'armement français SeaFrance a toujours eu une offre bien inférieure avec néanmoins une montée en gabarit permettant de répondre à la croissance du fret. Une nouvelle unité devait être commandée en 2007 mais finalement l'armement a racheté à Véolia un ferry rapide baptisé *SeaFrance Molière* mais dont l'entrée tardive dans la flotte n'aura pas permis d'en retirer les fruits durant la saison 2008.

Déjà pénalisé par un mouvement social au début de l'année, la hausse des soutes puis la chute de la demande (P&O affrontant elle une avarie sur l'un de ses navires), Sea France affronte une situation difficile

dont témoigne un très important déficit de 21 M € en 2008. Les mesures proposées par la direction sont un plan social avec des cessions de navires et un allègement des charges. Le premier plan d'entreprise qui prévoyait le départ de 650 salariés sur 1 500 devrait être revenu à la baisse au cours des négociations du printemps 2009.

Surtout, Sea France a été déclarée à vendre par son actionnaire SNCF Participations. La vente en faveur de LDA a été rejetée par les syndicats mais l'idée d'un partenaire industriel reste d'actualité. Brittany Ferries a également fait une offre de reprise en proposant de créer une holding commune avec la SNCF dans laquelle elle apporterait 70% du capital et la SNCF Participation 25%. Brittany Ferries aura proposé 62 M €. Les syndicats rappellent que le *Seafrance Molière* à lui seul a coûté avec les travaux 130 millions d'euros. Ces derniers plaident pour un schéma qui ferait entrer les collectivités territoriales du type SEL ou GIE. La question reste donc entière sur l'avenir de la compagnie.

Le Sea France Molière à Calais

Photo NBdC



De 1985 à 2005, Hoverspeed a assuré une liaison rapide entre Calais et Douvres, elle-même héritière des aéroglesseurs des années soixante-dix. La hausse du prix du carburant a rendu ses NGV obsolètes et la rentabilité du service négative. À partir de 2004, SpeedFerries a assuré un nouveau service rapide du Détroit entre Boulogne et Douvres clairement positionné sur le concept de *low cost*. Victime du prix astronomique des soutes du printemps 2008, l'opérateur a disparu quelques mois plus tard. Depuis, un nouvel acteur a été évoqué, Euroferries, cette fois-ci entre Boulogne et Ramsgate mais sans concrétisation en mai 2009.

Boulogne possède une capacité de marché qui a attiré LD Lines. Après le Havre en 2005, Dieppe³ en 2007, Boulogne en 2009 permet à la filiale ferry de LDA de rentrer directement sur le marché du Détroit avec d'abord un navire classique et ensuite un navire rapide

pouvant charger aussi un peu de fret avec un tarif acceptable grâce à un baril très faible. LD Lines étudie aussi une nouvelle ligne fret non accompagné au départ d'un port belge avec un navire déjà dans le groupe.

LD Lines à Boulogne met donc les acteurs de Calais sous pression comme l'a déjà fait avec succès Norfolkline depuis Dunkerque. Souvent qualifiée de *low cost* du fret, la filiale néerlandaise du groupe Maersk dispose de trois unités neuves livrées par un chantier coréen en 2006. L'une des forces de Norfolkline repose sur son développement dans la logistique avec une activité de commissionnaire de transport multimodal dirigée vers le flux industriel.

La compagnie est aussi présente au Pays-Bas et bientôt en Belgique avec une nouvelle ligne entre Zeebrugge et Rosyth en Écosse. Avec la reprise de Norse Merchant en Mer d'Irlande, la filiale de Maersk a atteint une taille importante mais passe pourtant pour être toujours à vendre car pas dans les cœurs de métiers privilégiés du groupe danois.

Le volet social

Face à la concurrence aérienne, les opérateurs maritimes peuvent essayer d'adapter une offre *low cost* maritime. La plupart des armements développent surtout un marketing visant à assurer les meilleurs taux de remplissage (vente en ligne, prix dégressifs). Le modèle *low cost* demande aussi une compression des coûts. La baisse des coûts de passage portuaire est difficilement compressible. La baisse des coûts salariaux demande la polyvalence des personnels ce qui n'est guère possible que sur les NGV *low cost*. Sur les gros navires, l'externalisation des fonctions d'hôtellerie a souvent déjà été pratiquée. Il reste donc la baisse des coûts d'équipage.

Elle repose sur l'adoption de registre maritime permettant l'emploi de navigants payés moins cher, soit le registre international britannique ou les registres des pavillons de complaisance. Actuellement, seuls les navires des compagnies françaises à capitaux publics battent pavillon français avec des équipages totalement français (Brittany Ferries, Transmanche Ferries, SeaFrance). À l'inverse, la demande des syndicats européens d'un salaire minimum dans le secteur du ferry peut être perçue comme un élément d'une plus saine concurrence entre opérateurs.

Les opérateurs français afin de maintenir leur compétitivité ont demandé et obtenu de l'État des remises fiscales pour les navigants. À défaut, d'accepter le recours au registre international français, l'État soutient ses armements nationaux sous pavillon français par ce biais. Ainsi, les finances publiques "subventionnent" des compagnies qui transbordent des passagers aux huit dixièmes britanniques (touristes des régions françaises il est vrai). Le maintien de l'offre dans plusieurs ports français passe par les soutiens des collectivités et de l'État. Cependant, les registres internationaux italiens et britanniques ont aussi un coût pour leur État respectif.

³ LDA opère depuis 2008 dans le cadre d'une délégation de service publique la ligne Transmanche Ferries Dieppe-Newhaven initiée par le Conseil Général de Seine Maritime en 2001. La compagnie offre aussi un service Dieppe – Douvres.

Grands projets portuaires sur les deux rives

L'offre de transport du Détroit repose sur des flottes relativement diversifiées (NGV, ferries, rouliers mixtes, fréteurs). Les armements sont confrontés au vieillissement de leur flotte d'autant plus fort que l'arrivée du Tunnel avait freiné le processus de renouvellement. Les types de navires mis en service évoluent avec les mutations de la demande et de la concurrence. Ainsi, les NGV sont devenus difficilement exploitables face à l'augmentation des coûts de soute, les ferries confortables (cruise ferry) ne correspondent pas forcément aux routes courtes et moyennes.

Avec la croissance du fret, les armements constatent la nécessité d'avoir des navires avec d'importantes capacités de garages, non seulement les ferries accueillent plus d'unités de fret mais les commandes s'orientent vers des navires de type roulier mixte pouvant accueillir les deux types de trafics. La massification aboutit à atteindre le maximum de gabarit portuaire (Calaismax 180 m, Dovermax 220 m).

Pour les ports, la croissance des trafics notamment de fret demande de l'espace (stockage, sécurité) alors que la taille des navires grossit, d'où de nombreux travaux d'extension (terminaux, parkings d'approche) y compris la construction de nouvelles zones portuaires. Le port de Douvres doit transformer une partie de ses sites pour faire un nouveau terminal prévu pour 2013-2015 au Western Dock, l'ancienne zone d'accostage des aéroglossiers puis des NGV. Le port anglais doit aussi créer une zone de stockage tampon afin de mieux gérer les énormes flux de camions hors de la zone portuaire. Les projets sont lourds en terme financier et les 443 M€ sont encore à trouver pour la plus grande porte d'entrée maritime de l'économie insulaire.

Le plus récent poste roulier du port de Calais



Photo NBDC

Le port de Calais dispose de cinq passerelles à double pont (postes 5 à 9) mais est proche de la saturation notamment pour l'accès des plus gros navires. La CCI a investi dans des travaux d'adaptation et a construit le nouveau poste 9. Elle envisage désormais un nouveau site portuaire accolé à l'actuel permettant d'accueillir les futurs gros nouveaux ferries du Détroit dont les futures unités de P&O Ferries de 210 m de long dans un contexte de croissance des flux de 30% d'ici 2020 – 2030.

Le projet d'extension "Calais 2015 est engagé avec la procédure de débat public lancée en décembre 2008 portant sur l'approbation de la création du nouveau port. Il comprendrait grande jetée de 700 mètres qui abriterait une zone de 1 000 ha avec comprenant cinq postes à quai dont quatre dédiés au transmanche. La Région Nord Pas de Calais apporte la garantie de l'emprunt à la CCI, concessionnaire jusqu'en 2025.

Reste à savoir si la défaillance du secteur bancaire au cours des derniers mois et l'exploitation déficitaire du port en 2008 ne viendront pas retarder voire hypothéquer ce projet. Le retournement de conjoncture contrarie les projets. Pour les observateurs, il n'est pas pensable de programmer des investissements de 400 à 500 millions d'euros alors que le marché se casse la figure. Plutôt que de faire ce projet n'y a-t-il pas un moyen de construire de nouvelles passerelles sans réaliser des investissements extrêmes s'interroge le syndicat maritime Nord.

Les ambitions de Boulogne dans le transmanche ont contrarié Calais. Le port boulonnais refuse d'être cantonné à la filière pêche et agroalimentaire et veut jouer dans la cour des grands du transmanche. Près de 35 M € vont être engagés dans la création d'un "Hub Port", grand terminal ferry d'au moins deux passerelles et 20 ha des anciens terrains de la Comilog. Le projet doit à terme créer 700 emplois.

Avec le doublement des capacités d'accueil des navires à Calais en 2015, le projet de "Boulogne Développement Force 4" et les investissements sur le terminal roulier de Dunkerque, il y a peut être matière à réflexion et concertation...

Le "Grand port du Pas de Calais", rêvé par le Conseil régional, devrait voir le jour avant la fin du troisième trimestre 2009 à travers la création d'une société portuaire regroupant les CCI de Boulogne et de Calais. Une société portuaire regroupant les ports de Calais et Boulogne sera constituée avant la fin de l'année dans le cadre de la décentralisation des ports de commerce d'intérêt national. Cette société en cours de création aura pour actionnaires les Chambres de commerce et d'industrie qui devraient apporter à la fois l'outillage et le personnel. Un accord de coopération avec le port de Dunkerque pour une stratégie portuaire unique sur tout le littoral est souhaité par la CCI.

Nathalie BUREAU DU COLOMBIER
Paul TOURRET

Mai 2009 – ISSN : 1282-3910. Dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul Tourret
Institut Supérieur d'Economie Maritime (droits réservés)

Retrouver sur notre site le complément cartographique de cette Note de Synthèse.