

Brittany Ferries, la dynamique d'un armateur régional

En 1972, aucun armateur européen traditionnel n'aurait parié sur l'avenir de la BAI : ouvrir une ligne transmanche par ferries au départ du Finistère semblait suicidaire aux armateurs français, britanniques, allemands et scandinaves sollicités par Alexis Gourvennec. Il fallait de l'audace et de la volonté. Les Bretons ont eu l'une et l'autre. D'abord essentiellement préoccupés par la livraison des produits agricoles léonards en Angleterre, ils ont ouvert de nouvelles lignes transmanche au départ de Saint Malo et des ports bas-normands, et développé la vente de séjours touristiques. Chaque été, l'afflux massif de touristes anglais vers l'ouest de la France, de la Bretagne à l'Aquitaine, contribue incontestablement au succès de l'entreprise. La BAI exploite aussi en « cross-trader » une ligne reliant Plymouth et Santander. Outre les premières années, la décennie 90 malmena la société : questions monétaires, ouverture du tunnel sous la Manche, suppression du commerce hors taxe, et enfin marée noire ! Cela ne décourage pas la confiance dans l'avenir puisque deux navires neufs sont livrés en 2002 et 2004. Après avoir évoqué la création de la société et son enracinement régional, nous analyserons sa croissance, puis situerons la part qu'elle occupe dans la flotte française d'aujourd'hui.

L'enracinement régional et le contexte particulier de la création de la BAI

Un héritage économique fort

Les échanges maritimes entre les petits ports de la Côte de la Bretagne Nord et les îles britanniques sont très anciens. Mais, c'est avec la vente de certains produits agricoles très spécifiques cultivés entre autres dans le Léon et le Trégor¹ que les flux en direction de l'Angleterre et du Royaume-Uni se sont accrus depuis le premier quart du XIX^{ème} siècle. L'origine de l'armement est liée à ces échanges et notamment à la vente des oignons de Roscoff (production spécifique de la région depuis le XVII^{ème} siècle) vers l'Angleterre, par de jeunes bretons (de 9-10 ans pour la plupart). Outre-Manche, ils sont appelés pour beaucoup d'entre eux « les Johnnies » (de petit Jean : Johnny). Dans les années 1920-1930, cela représentait des tonnages expédiés de l'ordre de 9 000 tonnes à partir de Roscoff.

La crise économique de 1929, illustrée notamment par une vague de protectionnisme au Royaume-Uni et une forte dévaluation de la livre puis une limitation volontaire des importations, obligent les Johnnies à de nouvelles organisations économiques et les condamnent à un déclin inexorable.

Les gabarres et autres bateaux à voile du type goélettes, dundees en provenance du Trégor (Perros-Guirec, Pleubian) subissent une extinction progressive au moment de la Seconde Guerre Mondiale. Ils sont remplacés par des navires cargos, d'où la concentration des flux de marchandises transportées et le recours aux services d'affréteurs et de courtiers.

L'évolution des matériels en transport maritime et notamment pour le franchissement de la Manche nécessite des structures portuaires adaptées, capables d'accueillir les navires, en l'occurrence ici les ferries ou transbordeurs, de manière permanente. Afin d'éliminer les effets négatifs des basses marées sur les entrées et les sorties de navires, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix décide de la création d'un port en eau profonde à Roscoff. En 1972, la mise en service de ce nouveau port et la création de la B.A.I. sont simultanées.

Le Barfleur



Crédit photographique : BAI

1972 : mise en service du port de Roscoff et lancement de la B.A.I.

La création de la S.A. « Bretagne – Angleterre – Irlande » en 1972 répondait à l'objectif suivant : transporter Outre-Manche les productions agricoles du Nord Finistère. Ainsi, cette création à l'initiative des agriculteurs nord finistériens, soutenue par la

¹ La "ceinture dorée" par allusion aux cultures de produits primeurs de type pomme de terre, artichauts, choux-fleurs...

S.I.C.A. de Saint-Pol², le Comité Economique des Légumes (devenu le CERAFEL avec pour marque notamment Prince de Bretagne), la C.C.I. de Morlaix, les Mutuelles Agricoles dont le Crédit Agricole pour l'essentiel.

Elle se concrétise par une première traversée le 2 janvier 1973 en direction de Plymouth (Royaume-Uni) avec un navire transbordeur (*Le Kerisnel*), uniquement à destination du fret transmanche (3 camions à bord). Ce n'est qu'en 1974 qu'elle prend le nom commercial de Brittany Ferries et que concomitamment elle s'ouvre au trafic de passagers avec le navire baptisé *Penn Ar Bed* (le Finistère en breton).

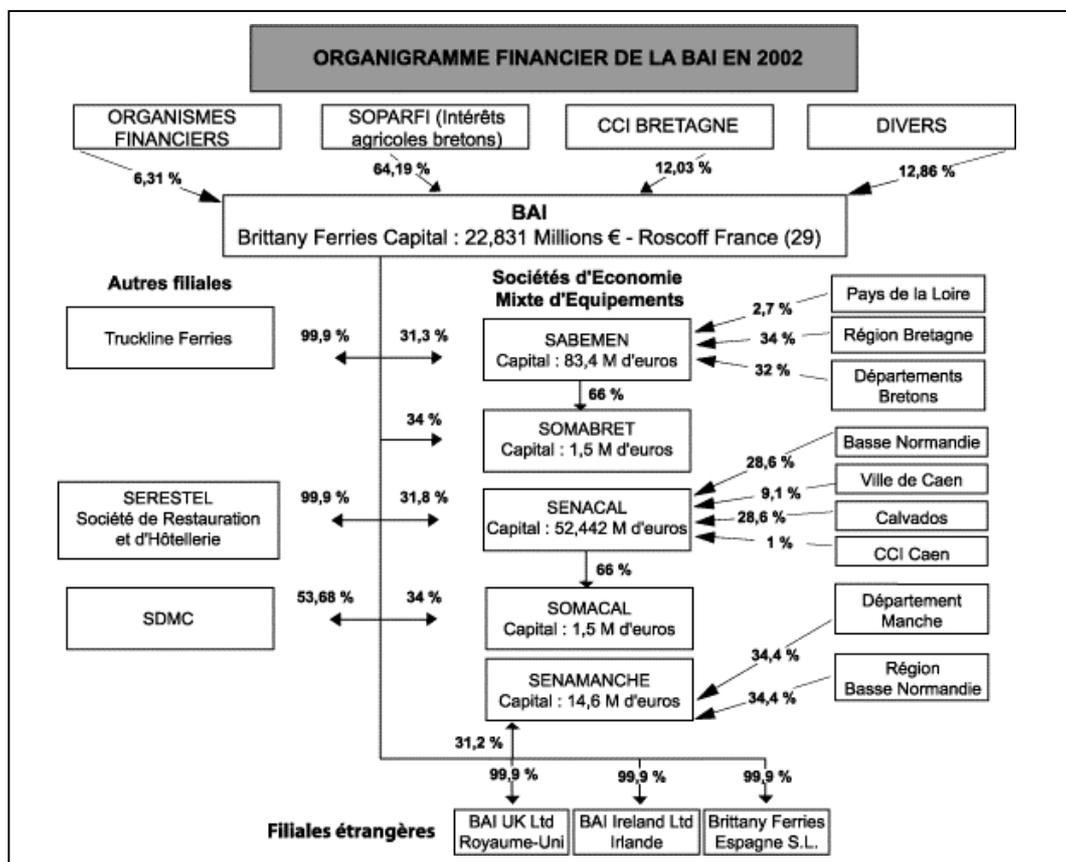
En portant à sa présidence Alexis Gourvenec, leader paysan de renom depuis les manifestations finistéennes des années 1960, l'armement maritime breton préserve ce lien indéfectible pour l'heure avec le milieu agricole local et régional. Cependant, la nature dominante de la B.A.I. a beaucoup évolué lors de ces trente dernières années : la vocation de transporteurs de passagers l'a emporté nettement sur sa vocation initiale de transbordeurs de véhicules routiers de produits agricoles ou agro-alimentaires pour l'essentiel, pendant que s'ouvre son actionnariat.

Evolution de l'actionnariat de la B.A.I.

L'actionnariat de départ (capital social de départ : 100 000 francs) repose essentiellement sur des capitaux d'origine agricole et agro-alimentaire avec le concours de la C.C.I. de Morlaix. Ils émanent par conséquent d'une région géographique très limitée puisque circonscrite au Nord Finistère, voire au Haut Léon. A celui-ci va succéder un nouvel actionnariat plus large, quelque peu atypique et aux horizons géographiques étendus au fur et à mesure de l'extension des activités : tant en acquisition de matériels, qu'en reprise d'activités (Truckline Ferries : ligne Cherbourg - Poole par exemple) ou lors de l'extension géographique des lignes de la compagnie vers l'Est, c'est-à-dire vers la Manche Centrale.

L'originalité de la structure de la B.A.I. provient de l'appel à de nouveaux partenaires, en l'occurrence les collectivités locales en raison de ses difficultés ou des investissements à consentir et ce, sous forme de sociétés d'économie mixte. Ainsi, ont été créées successivement :

- la société d'économie mixte dénommée S.A.B.E.M.E.N., Société Anonyme Bretonne d'Economie Mixte d'Equipement Naval exploite 2 navires (le *Val de Loire* et le *Bretagne*). La SABEMEN est elle-même actionnaire de la S.O.M.A.B.R.E.T. ; elle exploitera le nouveau navire *Pont Aven* dont la mise en circulation est prévue pour 2004.



² SICA : société d'intérêts collectifs agricoles ; la SICA de Saint Pol (Finistère) a pour objet la vente quotidienne au cadran ou marché aux enchères (ascendantes initialement, puis descendantes) des productions légumières.

Sources : BAI bilan sept. 2002

- le S.E.N.A.C.A.L. (Société d'Équipement Naval du Calvados) va permettre entre autres l'ouverture et l'exploitation de la ligne Caen / Ouistreham – Portsmouth et la création d'une ligne de passagers sur la ligne Cherbourg – Poole. Elle exploite 2 navires : *Le Duc de Normandie* et *Le Normandie*. La S.O.M.A.C.A.L., filiale de la S.E.N.A.C.A.L., gère les activités du *Mont Saint-Michel* mis en service en mars 2003.

- la S.E.N.A.MANCHE (Société d'Équipement Naval de la Manche) a en charge l'exploitation d'un seul navire (*Le Barfleur*).

L'organigramme plus récent (cf. « Organigramme financier de la B.A.I. en 2002 ») fait apparaître une structure de capitaux quasi identique avec toujours cette omniprésence des capitaux publics en provenance des collectivités territoriales (région, département, ville) selon des répartitions légèrement différentes. Les partenaires publics ont eu tendance à renforcer leur participation financière aux dépens de la B.A.I. : elle est très minoritaire dans les Sociétés d'Économie Mixte d'Équipements (de 30,9% à 34%). Solidement épaulée par ces capitaux publics, la Compagnie a pu ainsi profondément moderniser sa flotte depuis 1989 en faisant construire ses propres bâtiments : le dernier en date, le *Mont Saint-Michel* sur la ligne Caen/Ouistreham – Portsmouth (investissement de 120 millions d'euros). Au total, la Compagnie, devenue société pivot avec pour activité principale le transport maritime de fret et de passagers, fait apparaître des actionnaires à la fonction d'investisseurs et d'autres filiales aux orientations plus ciblées telles que la restauration et l'hôtellerie (SERESTEL) ou le tourisme avec les sociétés étrangères implantées au Royaume-Uni, en Irlande et en Espagne.

Le développement maritime de la BAI

Nous utilisons dans ce paragraphe des statistiques qui ne sont pas exactement comparables³. C'est pourquoi tous les pourcentages que nous présenterons doivent être considérés comme des estimations et non comme des valeurs exactes.

La croissance de la société et la progression du trafic doivent beaucoup à l'énergie et à la volonté des dirigeants et des actionnaires de la société. Les difficultés des premières années étaient liées surtout à une sous-capitalisation ; dans les années 90, d'autres facteurs, externes et bien connus sont

³ Sauf exceptions (quelques années pour le trafic des véhicules industriels) les statistiques de la BAI correspondent à l'année fiscale, qui s'achève le 30 septembre, alors que les statistiques portuaires correspondent à l'année civile.

Le trafic avec les îles anglo-normandes est inclus dans les résultats « véhicules industriels » du port du Havre.

Les trafics « passagers » des ports français retenus sont les trafics totaux. Compte tenu des difficultés rencontrées pour isoler correctement le trafic transmanche de la BAI de son trafic total, nous avons utilisé la série « trafic total » de la BAI. Il en résulte donc une très légère majoration de certains pourcentages.

apparus : dévaluation de la livre, particulièrement nocive pour l'activité et les résultats financiers de la BAI, ouverture en 1994 du lien fixe transmanche qui intensifia, par ricochet, la concurrence à l'ouest de la Manche, arrivée d'Irish Ferries à Roscoff en juin 1995, suppression des ventes hors taxes qui, pourtant, ne représentent pas un pourcentage « sensible » du chiffre d'affaires⁴. Par conséquent, les trafics furent plus fluctuants durant la décennie 90. En 1996, un plan social portant sur 90 postes, 24 sédentaires et 66 navigants, le premier depuis la création de la société, est mis en place.

La commission européenne lui infligea une amende de 70 millions de francs en 1998. Un plan d'aide à la BAI décidé par le gouvernement Juppé à l'époque où la BAI souffrait de la dépréciation de la livre, prévoyait l'octroi de 300 millions de francs en trois ans ; le gouvernement Jospin en a réexaminé le montant. En 1998, 100 millions ont bien été versés comme stipulé ci-dessus. Finalement, le 8 mai 2001, la commission européenne a reconnu le rôle joué par Brittany Ferries dans le développement des régions périphériques occidentales de l'Europe, et a donné son accord pour le plan de restructuration mis en œuvre en 1997.

Le Val de Loire



crédit photographique : BAI

Les débuts des années 2000 livrent également leur lot d'incertitudes ; ainsi, la société doit faire face aux conséquences de la catastrophe de l'Erika (12/12/1999). Alors que la BAI commençait à sortir des difficultés financières, les conséquences de la fièvre aphteuse et les attentats du 11 septembre 2001 (frein important aux flux touristiques) se firent sentir. Malgré toutes ces vicissitudes, et l'accident du *Prestige*, le développement de la compagnie se poursuit.

⁴ Il était beaucoup plus faible que celui des compagnies maritimes présentes sur le Pas de Calais : 18% contre environ 50%. Les ventes hors taxes sont supprimées le 1 juillet 1999.

La progression du trafic

La BAI affichait un trafic de 18 000 passagers pour l'année 1973. Le nombre de passagers franchit la barre des 2 millions en 1989, et s'élève à 2,6 millions pour l'année fiscale 2001-2002.

Part du trafic passagers de la BAI (toutes lignes) dans les rangées portuaires françaises (%)

	Dieppe/Roscoff	Dunkerque/Roscoff
1973	0,99	0,3
1974	4,6	1,26
1980	19,5	5,5
1990	47,32	12,7
2000	48,6	12,05
2002	46,86	12,6

Sources : BAI, DTMPL

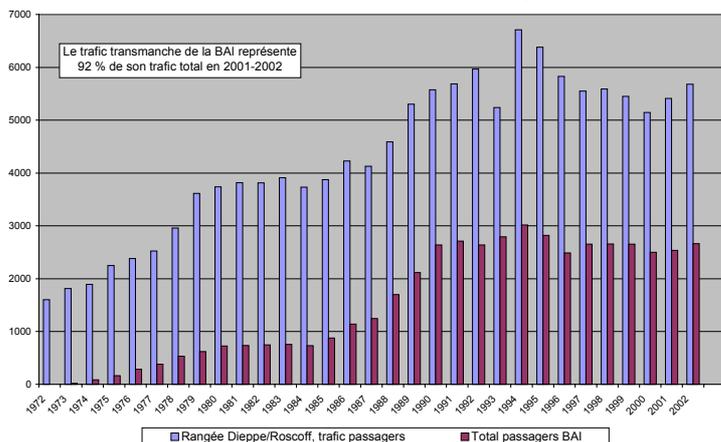
Depuis la première traversée du *Kerisnel* avec 3 camions, le trafic fret a augmenté régulièrement, suivant l'expansion de la société. En 2001-2002, la BAI a transporté, toutes lignes confondues, 170 950 véhicules industriels. Si l'on considère uniquement les lignes entre la France et l'Angleterre, la BAI a assuré en 2001-2002, 51 % du trafic total de camions, contre 33,51% en 1986, date de l'ouverture de la ligne de Caen.

L'ouverture des lignes est progressive :

- 1973 : Roscoff Plymouth
- 1976 : St Malo Portsmouth
- 1978 : Irlande (Roscoff - Cork) et Espagne (Plymouth - Santander) L'aller / retour Plymouth - Santander est « bouclé » en 48 heures.
- 1985 : achat de Truckline Ferries par l'acquisition de la totalité des actions détenues à parts égales par la Compagnie Générale Maritime et la Société Française des Transports Maritimes du groupe Worms.
- 1986 : ouverture de la ligne Caen/Ouistreham - Portsmouth et création de la SENACAL.

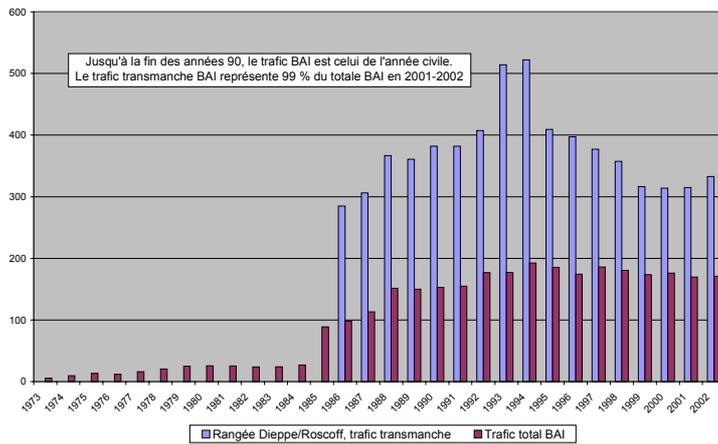
En 1994, un projet de ligne entre le Royaume-Uni et le golfe de Gascogne (Bordeaux est d'abord envisagé, puis Bayonne) est étudié, et sera finalement abandonné.

Evolution du nombre de passagers



Sources : DTMPL, BAI

Evolution du trafic de véhicules industriels



Sources : Port du Havre, CCI, DDE, BAI

La structure de l'activité

Le chiffre d'affaires consolidé de l'exercice 2001 se décompose ainsi : 58 % pour le transport et les prestations touristiques aux passagers, 22% pour les services à bord et 20 % pour le fret. 50% des camions sont français, 35 % sont britanniques et 15% ibériques. Cette dernière part est en croissance.⁵

Depuis 1973, la BAI a diversifié son offre ; elle exploite actuellement 6 lignes, dont 4 entre la France et l'Angleterre, une avec l'Irlande et une entre l'Angleterre et l'Espagne. Pour l'année fiscale 2001-2002, la liaison Caen - Portsmouth concentre 33,97 % du nombre des passagers de la compagnie, 34,51 % des véhicules de tourisme et 40,7% des véhicules industriels transportés.

C'est la principale ligne pour le trafic de passagers. Pour le fret, la liaison Cherbourg - Poole concentre 46% des véhicules industriels acheminés, ce qui semble logique compte tenu des origines de Truckline. D'autres facteurs peuvent jouer :

Portsmouth représente 69 % du trafic total des passagers de la rangée Newhaven - Plymouth en l'an 2000.⁶

La durée des traversées est plus courte au départ des ports normands :

- Cherbourg - Poole : 4,5 heures
- Ouistreham - Portsmouth : 5 heures
- Saint-Malo - Portsmouth : 8 heures
- Roscoff - Plymouth : 6 heures.⁷

Chaque escale dure au maximum 2 heures.

- La localisation des zones de population et de fret en Angleterre et en France
- L'achèvement définitif de l'autoroute des estuaires (A 84) pourrait bien renforcer l'attraction des ports normands, mais aussi celle

⁵ Le Marin, 16 novembre 2001, page 10.

⁶ Source : www.transtat.dft.gov.uk Le trafic de Portsmouth inclut vraisemblablement le trafic avec l'île de Wight.

⁷ Une longue traversée a l'avantage d'offrir aux conducteurs routiers le temps de repos minimal imposé par la législation pour les véhicules accompagnés.

du lien fixe, vis à vis de zones comme les régions rouennaise, rennaise et nantaise.

Sur la base du trafic passagers des ports riverains de la Manche de l'année 2000, nous estimons à 52,9 % la part de la BAI dans la rangée Newhaven / Plymouth⁸, et à 45,12% la part de la BAI dans la rangée Dieppe / Roscoff.⁹

Structure du trafic de la BAI en 2001-2002, par lignes, en pourcentages

	Véhicules tourisme	Véhicules industriels	Passagers
Roscoff-Plymouth	18,21	3,36	18,42
St Malo-Portsmouth	20,70	8,85	19,14
Cherbourg-Poole	18,6	46	20,63
Caen-Portsmouth	34,51	40,7	33,97
Total Manche	92,02	98,87	92,17
Roscoff-Cork	2,45	0,29	2,78
Plymouth-Santander	5,52	0,84	5,05
Total général	100	100	100

Source : BAI

La société aux racines bretonnes ne serait-elle pas devenue bien normande ?

La diversification dans le tourisme

L'aspect touristique et son développement, via de multiples services, date de 1978. Les Britanniques, en séjour, utilisent leurs véhicules pour venir sur le continent : 2 500 000 passagers et 800 000 voitures en 2002 par exemple. Mais, au-delà de l'achat du billet de traversée maritime, une forte proportion de passagers acquiert aussi un séjour, un circuit...

Ainsi, aux navires transbordeurs transportant pour l'essentiel des véhicules routiers chargés de produits agricoles et alimentaires au départ du Finistère Nord vers la Grande-Bretagne (vocation initiale de la BAI), s'est progressivement adjointe une seconde activité de type touristique : au fil des ans, elle est devenue majeure au sein de l'activité de la compagnie.

Elle peut être décomposée selon deux aspects distincts : le séjour à bord et l'activité de tour-opérateur.

Le séjour à bord :

Les activités d'hôtellerie et de restauration sont gérées par la filiale à 99,9% de la B.A.I. : la S.E.R.E.S.T.E.L. Selon la compagnie, elle se situe au 30^{ème} rang des groupes de restauration en France (chiffres d'affaires 2002 : 26,86 millions d'euros).

Elle comprend :

- La restauration commerciale déclinée en plusieurs formules.
- L'hôtellerie avec la vente d'un million de nuitées en 2002.
- Des boutiques : orientées vers la vente hors taxes jusqu'en 1999. A elles seules, le chiffre d'affaires 2002 atteint 38,40 millions d'euros.
- A celles-ci, on peut ajouter les bars (pour 6,76 millions d'euros), les activités de vente de journaux, de places de cinéma à bord, de jeux à hauteur de 6 % du chiffre d'affaires.

L'activité de tour-opérateur :

Elle consiste notamment à organiser des courts séjours, des circuits, des croisières sur les canaux, des séjours à thèmes... En quelques années, Brittany Ferries est devenu l'un des premiers acteurs de ce type de service en Grande Bretagne sur les destinations françaises. Elle propose un éventail très large d'hébergements tant en France (4 600), en Grande Bretagne (1 200), en Irlande (800), en Espagne et au Portugal (600) : cela va des gîtes ruraux aux campings, relais et châteaux en passant par les chambres d'hôtes, résidences de tourisme, parcs d'attraction...

Cette activité plus récente, constitue un appoint essentiel pour celle-ci. Ainsi, sur un segment de marché de transport plus restreint quantitativement constitué par la Manche Ouest et la Manche Centrale par rapport au Détroit du Pas-De-Calais, la B.A.I. dispose d'une clientèle qualitativement plus haut de gamme. Toutefois, avec la mise en service récente du *Mont Saint-Michel*, elle a aussi renforcé sa capacité de transport de fret entre Caen/Ouistreham et Portsmouth (3 traversées quotidiennes dans chaque sens à l'année).

Le Mont Saint-Michel



Crédit photographique : BAI

⁸ Sources : idem note 4 et BAI.

⁹ Ce pourcentage est calculé en excluant le trafic de la BAI entre Plymouth et Santander.

La BAI dans la flotte française aujourd'hui

Le second transporteur de passagers sous pavillon français

Au 1^{er} janvier 2003, la flotte de Brittany Ferries comptait 8 navires. Depuis lors, le *Quiberon* est sorti de la flotte en février. Sept navires sont actuellement en activité, dont le *Coutances*, propriété de la filiale Truckline Ferries, qui ne transporte que des camions. Depuis le départ du *Quiberon*, l'âge moyen de la flotte est de 15 ans ; toutefois, deux navires furent rénovés : le *Duc de Normandie* en 1992, et le *Val de Loire* en 1993. Les navires à passagers arborant les couleurs de Brittany Ferries sont actuellement au nombre de 7.

Les navires de la BAI

	Unités de jauge	Année	Passagers	Voitures	Vitesse en nœuds
<i>Coutances</i>	6507	1977	0	64 remorques	15,5
<i>Duc de Normandie</i>	13505	1978	1500	354	19
<i>Val de Loire</i>	31788	1987	2140	600	20
<i>Bretagne</i>	24534	1989	1926	580	21
<i>Barfleur</i>	20133	1992	1212	590	19,3
<i>Normandie</i>	27541	1992	2120	600	20,5
<i>Mont St Michel</i>	35592	2002	2200	880	21,5
<i>Pont Aven</i>		2004	2100	650	27

Sources : BAI, DTMPL

L'importance de la compagnie par rapport à la flotte sous pavillon français peut être appréciée de différentes façons :

- Pourcentage de la jauge totale sous pavillon français: 3,39 %
- Pourcentage de la jauge totale des navires à passagers sous pavillon français: 21,57 %¹⁰
- Pourcentage de la jauge totale des transbordeurs sous pavillon français: 26, 74 %¹¹

La BAI exploitait 7 des 62 navires à passagers sous pavillon français, et 7 des 35 transbordeurs sous pavillon français. La compagnie est le deuxième transporteur à passagers sous pavillon français, derrière la Société Nationale Corse Méditerranée qui compte 12 navires pour 262 826 jb, et devant Seafrance, qui exploite 5 navires pour 97 200 jb¹². La BAI affrète aussi parfois des navires, pour compléter ses capacités. Par exemple, depuis 2001, elle affrète un catamaran rapide de Condor Ferries sur la ligne Cherbourg Poole pour la saison touristique. Le concurrent P&O offrait déjà un service rapide entre Cherbourg et Portsmouth.

Pour autant, les NGV ne sont pas à l'ordre du jour, car les conditions météorologiques qui prévalent en

Manche la plupart du temps et la clientèle de vacanciers ne plaident pas en faveur de la grande vitesse ; de plus, les approches nautiques de St Malo et Portsmouth sont aussi longues pour un NGV que pour un ferry classique. Les ferries classiques naviguent jusqu'à force 11.

Un autre navire, le *Pont-Aven*, lancé à Papenburg (Allemagne) le 13 septembre 2003 entrera en service en 2004. Sa vitesse, 27 nœuds, permettra d'assurer la liaison Roscoff - Cork (Irlande) en 10 heures au lieu de 14 heures actuellement.

Un important pourvoyeur d'emplois

Les effectifs de la compagnie sont répartis en France, en Angleterre, en Irlande et en Espagne. En 2001, ils étaient de 2020 en basse saison et de 2507 en haute saison, dont 1250 personnes et 1678 pour le personnel navigant. Celui-ci est soumis aux règles du registre métropolitain du pavillon français. Nous pouvons considérer le mois de février comme représentatif de la période creuse, et le mois d'août comme représentatif de la haute saison. Le personnel navigant de Brittany Ferries représentait 12,6 % des navigants français en février 2001, et 15,5 % en août 2001¹³. Il représente sans doute un peu plus en termes d'emplois sous pavillon français. Le personnel de conduite et une grande partie du personnel hôtelier navigant sont français, bretons et normands pour l'essentiel.

Conclusion

Depuis 1972, le parcours de la BAI s'avère exemplaire, malgré les difficultés rencontrées, ou peut-être même à cause d'elles. En effet, dans les moments de crise, la BAI a su réagir et inventer des solutions originales pour résoudre les problèmes. Son parcours est exemplaire à plusieurs titres : Les fondateurs : des chargeurs potentiels certes, mais d'abord de véritables terriens, à la recherche d'une offre de transport maritime, se lancent dans l'aventure maritime.

Les actionnaires : indifférents au montant des dividendes versés, plus soucieux du bien-être collectif que de la maximisation du profit.

La complémentarité traversée/séjour probablement beaucoup plus développée que dans d'autres sociétés de ferries.

Le rôle régional et l'implication des collectivités territoriales remarquables au niveau national, européen.

Marie Douet, Alain Sébille : maîtres de conférences à l'IUT de Quimper (département Gestion Logistique et Transport), Université de Bretagne Occidentale.

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union européenne (fonds européens de développement régional)

octobre 2003 - ISSN: 1282-3910 – Dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul TOURRET

¹⁰ Ce pourcentage inclut le *Quiberon* (qui est sorti en février) et exclut le *Coutances* (qui ne transporte que des camions)

¹¹ Source : Ministère des transports, DTMPL, *Flotte de commerce sous pavillon français, janvier 2003.*

¹² idem.

¹³ D'après BAI et Armateurs de France, *Cahier statistique maritime 2002, tableau A 20a, page 13.*