

Evolution du trafic voyageurs sur le Transmanche

Mai 2000

Sommaire

| | |
|--------------------|---|
| INTRODUCTION | 4 |
|--------------------|---|

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|
| TRAFFIC TRANSMANCHE : PRÉSENTATION ET STRATÉGIES DES ACTEURS | 5 |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|

| | |
|-----------------------------------------------------------------|---|
| <u>I) LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS DE LA ZONE TRANSMANCHE.....</u> | 6 |
|-----------------------------------------------------------------|---|

| | |
|-------------------------------------------|---|
| <i>I-1 Les compagnies maritimes</i> | 6 |
|-------------------------------------------|---|

| | |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>I-2 Eurotunnel : un acteur essentiel du trafic Transmanche.....</i> | 10 |
|------------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>I-3 Les liaisons aériennes et ferroviaires en zone Transmanche.....</i> | 12 |
|----------------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|-----------------------------------------|----|
| <i>II-1 Le trafic Transmanche</i> | 15 |
|-----------------------------------------|----|

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>II-2 Les grandes orientations stratégiques de la zone Transmanche.....</i> | 19 |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------------|----|
| <u>III) LA CONCURRENCE ENTRE LES TRANSPORTEURS.....</u> | 22 |
|---------------------------------------------------------|----|

| | |
|--------------------------------------|----|
| <i>III-1 L'effet Eurotunnel.....</i> | 22 |
|--------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| <i>III-2 Les facteurs d'évolution des compagnies maritimes.....</i> | 23 |
|---------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>III-3 L'incidence du cours des devises sur l'évolution du trafic Transmanche.....</i> | 24 |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| <i>III-4 Les liens étroits entre les compagnies et les ports.....</i> | 24 |
|-----------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------------|----|
| <u>IV) LES EFFETS DE L'ABOLITION DU DUTY FREE</u> | 26 |
|---------------------------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------------------|----|
| <i>IV-1 Les problèmes de la flotte maritime publique.....</i> | 26 |
|---------------------------------------------------------------|----|

| | |
|------------------------------------------------------------------|----|
| <i>IV-2 Eurotunnel : le devenir du commerce hors taxes</i> | 27 |
|------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------------|----|
| <i>IV-3 Les avantages des îles anglo-normandes.....</i> | 28 |
|---------------------------------------------------------|----|

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>IV-4 Les excursionnistes plus touchés que les autres touristes</i> | 28 |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|-----------------------------------------------------|----|
| <i>IV-5 Des emplois touristiques en danger.....</i> | 29 |
|-----------------------------------------------------|----|

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>IV-6 Propositions pour compenser les effets de l'abolition du duty free</i> | 30 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| APPROCHE RÉGIONALE : DES ATOUTS ET DES CONTRAINTES DIFFÉRENCIÉS | 34 |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|

| | |
|----------------------------------------------------------|----|
| <u>I) LA BRETAGNE : UNE RÉGION PROCHE DES ÎLES</u> | 35 |
|----------------------------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------------|----|
| <i>I-1 Caractéristiques de la région Bretagne</i> | 35 |
|---------------------------------------------------------|----|

| | |
|---------------------------------------------------|----|
| <i>I-2 Etude de la clientèle britannique.....</i> | 37 |
|---------------------------------------------------|----|

| | |
|------------------------------------------------------|----|
| <u>II) LA NORMANDIE : UNE RÉGION CHARNIÈRE</u> | 41 |
|------------------------------------------------------|----|

| | |
|-------------------------------------------|----|
| <i>II-1 Les atouts de la région</i> | 41 |
|-------------------------------------------|----|

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>II-2 Le port de Cherbourg.....</i> | <i>42</i> |
| <u>III) LA RÉGION NORD PAS DE CALAIS : OBSERVATOIRE PRIVILÉGIÉ D'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES TRAFICS</u> | 43 |
| <i>III-1 De nombreux changements d'infrastructures.....</i> | <i>43</i> |
| <i>III-2 Des résultats en baisse face à une concurrence plus dense</i> | <i>44</i> |
| <i>III-3 Le port de Calais et ses moyens d'accès</i> | <i>45</i> |
| <i>III-4 Vers un partenariat franco-britannique renforcé pour la région Nord Pas de Calais.....</i> | <i>46</i> |
| CONCLUSION | 48 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 49 |

Introduction

La zone Transmanche correspond géographiquement à la Manche et aux régions avoisinantes. Pour la France, elle longe les côtes de la pointe de la Bretagne à la frontière de la Belgique. Le trafic Transmanche correspond, quant à lui, à tous les échanges qui s'effectuent dans cette zone entre la France et le reste du monde, en particulier avec la Grande Bretagne.

Jusqu'à la fin du XXème siècle, la Manche pouvait seulement être franchie par voie maritime. Aujourd'hui, avec 80 % du trafic de la zone Transmanche, les ferries restent le principal mode de traversée : ainsi, en 1999, plus de 22 millions de passagers ont franchi la Manche par bateau. Le tunnel sous la Manche, qui a permis la traversée de 19 millions de personnes, est devenu une réalité quotidienne avec 54% de parts de marché sur le détroit en 1999. La Manche est devenue le passage maritime le plus encombré du monde.

La croissance la plus spectaculaire du trafic maritime Transmanche est apparue au cours des années 70 : à l'époque l'augmentation annuelle était de 10 % sur les trajets courts entre la France et la Grande Bretagne, alors qu'il n'existait que deux traversées quotidiennes entre Douvres et Calais, contre plus de 100 aujourd'hui. Dans la mesure où les compagnies, comme la majeure partie des passagers, sont surtout britanniques, les difficultés économiques des années 80 se sont traduites par une stagnation du trafic. L'adhésion de la Grande Bretagne à la CEE en 1973 a facilité la mise en service de nombreux ferries mieux adaptés, et le développement des infrastructures de part et d'autre de la Manche.

Les liaisons aériennes, même si les plaques tournantes majeures, Londres, Paris, et Amsterdam, polarisent une grande partie des vols, n'ont cessé de se développer, en offrant une alternative plus rapide que les lignes de ferries. Assurées par des compagnies en nombre croissant, elles deviennent de plus en plus pratiques et souvent essentielles dans une zone européenne de plus en plus intégrée.

Trafic Transmanche : Présentation et stratégies des acteurs

La Manche est un couloir de circulation majeure en Europe. Ainsi, un trafic maritime, aérien et ferroviaire très important relie les îles britanniques et le continent. L'ouverture du tunnel sous la Manche, en 1994, a radicalement transformé le trafic Transmanche. Tous les opérateurs ont dû développer de nouvelles stratégies pour faire face à une concurrence de plus en plus rude sur le littoral, en particulier autour du détroit. Quelles répercussions peuvent avoir, par exemple, l'arrivée d'un nouvel opérateur et la disparition future du duty free ? Pour comprendre les liens qui unissent le continent et les îles britanniques, il s'agit d'appréhender la structure du marché du transport Transmanche.

I) Les réseaux de transports de la zone Transmanche

Les traversées à courte distance, notamment celles empruntant le détroit, constituent la majeure partie des flux Transmanche. Douvres détient 70 % du trafic britannique et Calais voit passer la moitié des passagers au départ des ports français. Deux compagnies britanniques, P&O. European Ferries et Stena-Sealink, renforcées par de récentes fusions, dominant actuellement le secteur de la courte distance.

Pour les longues traversées, Brittany Ferries est en situation de monopole sur les secteurs Centre et Ouest de la Manche. Elle est organisée en trois sociétés d'économie mixte, fortement soutenues par les régions et départements de Bretagne et Basse-Normandie.

De son côté, le tunnel sous la Manche est devenu un concurrent de poids par la rapidité et la qualité de transport qu'il offre.

I-1 Les compagnies maritimes

| | SeaFrance | Hoverspeed | P&O Stena | Brittany Ferries | Emeraude Lines | Condor Ferries | Irish Ferries |
|---------------------------|------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Liaisons | Calais-Douvres | Calais-Douvres Boulogne-Folkestone Dieppe-Newhaven | Cherbourg-Portsmouth LeHavre-Portsmouth Calais-Douvres | Caen-Portsmouth St-Malo-Portsmouth Roscoff-Plymouth Cherbourg-Poole Roscoff-Cork | Carteret-Gorey Carteret-St Helier Dielette-St Helier Dielette-St Peter port Granville-St Helier St-Malo-St Peter port St -Malo-Serq | St -Malo-Poole St-Malo-St Helier St-Malo-St Peter port St-Malo-Weymouth | Roscoff-Rosslare Cherbourg-Rosslare |
| CA milliards | 1.26 | nc | nc | 1.87 | 0.097 | 0.3 | 0.108 |
| Voitures | 595 000 | 706 000 | 870 000 | 693 000 | 36 300 | 150 000 | 68 110 |
| Passagers millions | 3.7 | 3.9 | 4.2 | 2.5 | 0.598 | 0.775 | 0.186 |
| Navires | 4 | 6 | 12 | 6 | 3 | 3 | 1 |
| Salariés | 1 300 | 500-700 | 17 000 | 1 772-2 360 | 250 | 450 | 500 |

Source : Ouest France - 26/27 juin 1999 - Chiffres 1998

Les compagnies de transport maritime françaises

- SeaFrance-Sealink

Cette compagnie est héritière de diverses alliances entre la SNCF et des compagnies étrangères. Elle a concentré ses prestations sur la ligne Calais-Douvres, avec pour principal but d'offrir un service de ferries en proposant diverses prestations de voyageurs. SeaFrance mise sur son activité tour-opérateur pour poursuivre son développement d'activités sur les îles britanniques. Elle enrichit et renouvelle son offre de séjours, circuits et formules originales en Grande Bretagne, et elle restructure sa centrale téléphonique afin de mieux gérer les demandes de réservations et de renseignements de ses clients. Le succès du tour opérateur, (25.000 clients en 1998), provient de son offre multi-transport avec les ferries au départ de Calais, l'avion de Paris et des villes de province, et le train avec l'Eurostar. Quelque 2.000 agences revendent à ce jour les produits SeaFrance qui sont présents sur Amadeus Ferries¹. Chahutée comme ses concurrents par la suppression des ventes hors taxes, SeaFrance termine néanmoins l'année 1999 avec un chiffre d'affaires en hausse de 5,4%.

- Brittany Ferries

Anciennement " Bretagne-Angleterre-Irlande " (B.A.I), Brittany Ferries diversifie dès 1974 ses activités vers le trafic passager. Tout d'abord basée à Roscoff, elle a ouvert des lignes sur Saint-Malo, Cherbourg et Caen. La Brittany Ferries couvre tous les ports en Manche Ouest², sauf Le Havre, avec des liaisons à destination de la France, de la Grande Bretagne, de l'Irlande et même de l'Espagne.

¹ Centre de réservation informatisé spécialisé dans le transport maritime

² Deux zones sont à différencier : la Manche Est est représentée par les ports situés sur une partie de la côte de la Haute Normandie jusqu'à celle du Nord Pas-de-Calais ; la Manche Ouest s'étend de la côte bretonne à celle de la Basse Normandie en incluant le port du Havre.

Trafic des lignes assurées par Brittany Ferries (hors liaison Roscoff-Cork) :

| Lignes | 1997 | 1998 | % |
|------------------------------|------------------|------------------|--------------|
| Passagers | | | |
| Roscoff-Plymouth | 501 314 | 511 759 | + 2.1 |
| St-Malo-Portsmouth | 523 226 | 546 601 | + 4.5 |
| Cherbourg-Poole | 419 543 | 403 910 | - 3.7 |
| Caen-Portsmouth | 981 528 | 973 730 | - 0.8 |
| Total | 2 425 611 | 2 436 000 | + 0.4 |
| Véhicules de tourisme | | | |
| Roscoff-Plymouth | 132 602 | 142 891 | + 7.8 |
| St-Malo-Portsmouth | 147 120 | 163 648 | + 11.2 |
| Cherbourg-Poole | 102 432 | 103 772 | + 1.3 |
| Caen-Portsmouth | 255 844 | 265 889 | + 3.9 |
| Total | 637 998 | 676 200 | + 6 |

Source : Brittany Ferries - Exercice 1997-1998

- **Emeraude Lines**

C'est le premier transporteur maritime entre la France (Saint-Malo) et les îles anglo-normandes. Créée en 1904, Emeraude Lines est une société indépendante spécialisée dans les îles anglo-normandes. Elle est la seule à effectuer un service entre Jersey et Serq. La compagnie vient de mettre en service un nouveau navire rapide, le " Solidor 4 " qui double la capacité et les rotations sur les îles, et renforce ainsi sa position de leader sur cette destination. Sa principale concurrente est la compagnie Condor Ferries.

Les compagnies étrangères

- **P&O- European Ferries (britannique)**

Elle est aujourd'hui la première compagnie assurant des liaisons Transmanche, principalement sur la ligne Calais-Douvres. Elle tente de s'imposer sur le marché de la Manche Ouest avec des départs de ferries de Portsmouth vers le Havre et Cherbourg. Elle développe aussi des services vers l'Irlande. A travers différents accords avec d'autres compagnies comme la Stena Line, qui lui permet de gérer 750 millions de francs d'économie par an, ou Irish Ferries, elle se redéploie et dispose par conséquent d'un quasi monopole sur certaines liaisons Transmanche. A noter que le groupe britannique ne se contente pas de la zone Transmanche et compte doubler sa capacité de croisière dans le monde en commandant cinq nouveaux navires, dont deux construits en France pour un montant de 2 milliards de dollars.

- Stena Line (groupe suédois Stena)

Elle est issue de la SeaFrance-Sealink dont elle se sépare en 1996. C'est une des plus grosses compagnies du monde et joue la carte de la modernité et de la rapidité. Malgré des restructurations sur le marché Transmanche, et notamment la suppression de la ligne Cherbourg-Southampton, elle reste néanmoins une compagnie maritime parmi les plus puissantes.

- Sally-Ferries (filiale britannique du groupe finno suédois Effjonh)

Cette compagnie est uniquement positionnée sur le trafic passagers sur la ligne Dunkerque-Ramsgate et sa situation sur le marché Transmanche est quelque peu précaire.

- Hoverspeed (groupe britannique Sea Containers)

La compagnie Hoverspeed est présente sur les lignes Calais-Douvres et Boulogne-Folkestone. Son unique cible est le trafic de passagers rapide. Pour concurrencer le tunnel sous la Manche, elle offre un service de navettes au départ de Paris comme de Londres. C'est une des rares compagnies Transmanche à voir son chiffre d'affaires en progression. Depuis avril 1999, la liaison Dieppe-Newhaven, interrompue par P&O Stena, a été reprise par Hoverspeed afin de faire face à la demande de l'économie dieppoise et aux relations avec Newhaven et Brighton & Hove.

- Condor Ferries (société guernesaise)

Cette compagnie réalise les traversées entre l'Angleterre et la Bretagne, via Jersey et Guernesey. Spécialisée dans les traversées rapides, 80 % de son potentiel se trouve du côté britannique. Condor vient de lancer un second car-ferry à grande vitesse sur la ligne Saint-Malo/Jersey/Guernesey/Poole, le " Condor Express ".

- Channel Hoppers (britannique)

Créée en 1997, elle établit les liaisons entre Portsmouth et Jersey, et entre Portsmouth et l'île d'Aurigny. Depuis mai 1999, elle a mis en place une nouvelle ligne maritime entre Cherbourg, l'île d'Aurigny et Torquay dans le sud-ouest de l'Angleterre. Ainsi, en mettant sur pied ces rotations, la compagnie, qui effectue déjà des traversées entre les îles anglo-normandes, l'Angleterre et Saint-Malo, espère occuper un créneau laissé vacant par les compagnies de ferries qui assurent le trafic Transmanche.

Face à ces compagnies maritimes, se présente un acteur de plus en plus influent dans leurs politiques stratégiques : le tunnel sous la Manche, qui acquiert jour après jour une plus grande part de marché au détriment des traversées maritimes.

I-2 Eurotunnel : un acteur essentiel du trafic Transmanche

Eurotunnel est le gestionnaire de la liaison fixe Transmanche nommé par les deux Etats français et britannique dans le cadre de la concession du tunnel sous la Manche. Les résultats provisoires d'Eurotunnel pour 1998 révèlent une performance supérieure à celle qui était attendue, et meilleure qu'en 1997. La progression observée pour les services assurés par le "Shuttle" est faussée par les perturbations qui ont marqué le premier semestre 1997, à la suite de l'incendie qui s'était déclaré en novembre 1996. Le tunnel a été emprunté en 1999 par 19 millions de personnes.

Le "Shuttle" est le type de navette mise à disposition des usagers par le concessionnaire du tunnel sous la Manche. Les réseaux de chemins de fer, qui versent un péage à Eurotunnel en échange de leur droit à utiliser la moitié de la capacité du tunnel, sont les T.G.V. Eurostar.

Evolution du marché

En 1999, Eurotunnel a connu un déclin de ses volumes mais le groupe limite cette baisse de 3% par rapport à une baisse de 6% pour le marché. Le service des navettes Eurotunnel passagers a confirmé sa position de leader avec 54 % de parts de marché pour le trafic voitures et 34 % pour le trafic autocars sur la ligne Calais-Douvres/Folkestone. Eurotunnel a décidé suite à l'analyse du secteur en prévision de la suppression des ventes hors taxes de concentrer sa stratégie sur les secteurs des voitures plus rentables que celui des autocars. La réduction de la capacité sur Calais-Douvres qui résulte de la fusion de P&O et de Stena, a conduit à une baisse des offres promotionnelles et à une stabilisation des prix. Pour les réseaux ferroviaires, les revenus des chemins de fer (Eurostar et trains de marchandises confondus), qui se situent au niveau des "charges minimum d'utilisation"³, ont augmenté de 1 % et représentent 34 % du chiffre d'affaires. Eurostar a confirmé sa position de leader du marché par rapport à la concurrence aérienne sur la ligne Paris-Londres/Bruxelles.

³ "Charge minimum d'utilisation" : définition selon Eurotunnel : Les réseaux paient des charges d'utilisation du Tunnel, comprenant des péages par passager et par tonne de fret ainsi qu'une charge fixe, le tout étant soumis à un paiement minimum jusqu'en 2006

Une stratégie commerciale et un service centré sur la qualité

Les résultats décrits ci-dessus résultent en partie de la mise en place de nouveaux programmes destinés à stimuler la croissance du marché et à augmenter le trafic pendant les périodes de basse saison. Les souhaits exprimés par les clients ont entraîné la mise en place d'un certain nombre d'améliorations, notamment la mise en place d'un centre international d'appels téléphoniques avec des horaires d'ouverture élargis, et l'introduction d'un système de gestion du trafic permettant l'optimisation des flux et apportant un complément de flexibilité à la clientèle. En 1998, 87 % des passagers voitures jugeaient le service bon, voire excellent, et plus de 83 % des clients se déclaraient prêts à réutiliser les services Eurotunnel.

Les autres activités d'Eurotunnel : la distribution et les télécommunications

En 1998, les ventes hors taxes ont été très soutenues avec une augmentation du chiffre d'affaires significatif et une croissance des dépenses effectuées par les passagers, la surface des magasins hors taxes ayant été agrandie durant le dernier trimestre en France et en Grande Bretagne. De plus, l'amélioration importante des espaces de restauration, et le développement d'un service interne de vente d'espaces publicitaires, avaient permis à d'autres magasins hors taxes de progresser fortement. En mars 1999 un contrat a été signé entre Eurotunnel et British Airports Authority (BAA) pour assurer l'exploitation d'activités de distribution sur ses terminaux de Calais/Coquelles et Folkestone et ce, pendant 15 ans à compter du 1er juillet 1999. Enfin, de nombreux projets d'implantation et de développement sur le site de " la Cité de l'Europe " ⁴ devraient constituer un pôle d'attraction majeur pour la clientèle d'Eurotunnel. Eurotunnel a adapté son réseau opérationnel de fibres optiques reliant ses terminaux, via le tunnel, pour être en mesure de répondre à la forte demande de la clientèle des entreprises et des opérateurs de télécommunications sur l'axe Paris-Londres. Eurotunnel a l'avantage de pouvoir poser très rapidement et à sec des réseaux à connexions optiques, développer une très grande diversité de services et offrir une qualité de prestations excellente.

⁴ Zone de développement économique de 100 hectares près de Calais, mise sous la responsabilité d'Eurotunnel;

Les services ferroviaires : l'Eurostar

Plus de 1.500 Eurostar passent par le tunnel chaque mois. La mise en service du tronçon à grande vitesse a contribué à augmenter le trafic sur la liaison Bruxelles-Londres. Le succès du service de jour, vers les stations de sports d'hiver durant l'hiver 1997/98, a entraîné l'introduction d'un service de nuit pour l'hiver 1998/99.

En ce qui concerne la ligne à grande vitesse britannique, la société chargée du projet, London & Continental Railways, devrait terminer la construction du premier tronçon en septembre 2003. Les travaux du deuxième tronçon entre le nord du Kent et la gare de Saint Pancras à Londres devraient débuter en 2001 pour s'achever en 2007.

I-3 Les liaisons aériennes et ferroviaires en zone Transmanche

Bien souvent, les implantations des équipements ferroviaires sont différentes de celles des aéroports : les dessertes d'aéroport sont peu nombreuses là où les réseaux ferroviaires sont importants, alors que les sites ferroviaires se répartissent à peu près sur l'ensemble de la zone. La région Bretagne est particulièrement bien équipée en aéroports, avec six sites répertoriés, soit plus d'un tiers des équipements de la zone Transmanche. Les autres aéroports se répartissent dans l'ensemble des régions auprès des grandes agglomérations.

Les liaisons

Du fait d'une forte concurrence avec le train sur certaines lignes, il est très difficile d'obtenir des informations statistiques précises sur les volumes et le nombre de passagers transportés par les compagnies aériennes.

Les liaisons régulières entre aéroports de la zone Transmanche sont peu nombreuses, sauf pour les vols en provenance ou à destination de Paris et de Londres. Cependant les îles anglo-normandes de Jersey et Guernesey offrent des vols réguliers à partir de Dinard et Cherbourg. Des charters et des vols d'affaires existent en plus grand nombre au départ de petits aérodromes locaux. Enfin, tous les grands aéroports français de la zone Transmanche ont une ligne régulière vers Londres : c'est le cas de Brest, Rennes, Nantes et Lille.

Les mouvements aériens et les flux de passagers

Pour connaître les mouvements aériens, il faut comptabiliser le nombre de vols en provenance et à destination d'un aéroport donné en tenant compte du nombre des passagers. En 1996, les données de performances enregistrées par les compagnies aériennes mettaient en évidence une perte du nombre de passagers de -18 % entre Paris et Londres.

Au départ de Paris, on dénombre sept destinations vers la zone Transmanche : six vers le continent et une vers Jersey. Ce sont surtout Bristol, Southampton et Londres qui retiennent l'attention avec plus de 1.000 mouvements sur l'année pour Southampton et Bristol, avec respectivement 29.000 passagers et 50.000 passagers, et près de 35.000 mouvements sur Paris-Londres, avec 3 millions de passagers. La ligne de Jersey, quant à elle, enregistre 19.000 passagers.

Les mouvements aériens et les flux de passagers privilégient la partie ouest et nord-ouest de la zone Transmanche. Cependant les distorsions entre les flux de passagers sont impressionnantes. Les flux sont tous orientés vers l'ouest, y compris les liaisons Lille-Paris, avec 10.000 passagers, qui sont loin de celles de Brest (456.000 passagers) et de Nantes (354.000 passagers).

En juxtaposant les cartes aériennes et ferroviaires, les premières apparaissent comme le négatif des secondes. Les mouvements aériens entre Paris et l'est de la zone Transmanche sont peu nombreux, mais cette dernière possède un réseau autoroutier et ferroviaire dense et en fort développement. L'inverse est vrai pour la zone ouest.

Les effets de la concurrence maritime

Londres, Paris et Amsterdam polarisent une grande partie des vols pour offrir une alternative plus rapide que les lignes de ferries. Plus de 750 vols par jour créent des rapprochements toujours plus étroits entre les différentes parties de la région Transmanche. Cependant, Air France reste flou sur la réalité de son trafic Transmanche en baisse depuis 1996 et, British Airways annonce pour 1999, son premier déficit depuis plus de vingt ans d'activités. Par ailleurs, on assiste de plus en plus fréquemment à la multiplication des compagnies aériennes " low cost " ⁵ qui cassent les prix et multiplient les offres " avion + location de véhicules " à destination de Londres, Dublin et Glasgow. Cependant, la position concurrentielle de l'aérien est tempérée par le prix des billets, encore plus élevé que celui des traversées maritimes et

⁵ low cost : prix réduits accompagnés souvent d'offres concurrentielles

ferroviaires. De plus, l'aéroport de Londres est très éloigné de la capitale, ce qui n'est pas sans être favorable à d'autres moyens de locomotion pour s'y rendre.

La France et le Royaume-Uni ont développé des moyens de communication ferroviaire d'autant plus rapides que les distances étaient grandes. Chaque type de liaison grande distance a permis de développer des logiques territoriales distinctes pour les grandes lignes :

- “ *pouvoir aller rapidement* ” avec la SNCF et le T.G.V.,
- “ *pouvoir aller un peu moins vite dans un plus grand nombre de lieux* ” avec les compagnies britanniques et InterCity.

Face à ces réseaux de transport diversifiés, le trafic Transmanche évolue sans cesse et entraîne les opérateurs à de continus changements d'orientation et de politiques stratégiques.

II) Un trafic Transmanche en forte évolution : les grandes orientations stratégiques

Compte tenu du nombre d'opérateurs en zone Transmanche et des évolutions qu'ils ont pu enregistrer, le trafic Transmanche a été transformé et de nouvelles stratégies ont dû être mises en place pour contrôler tout nouveau changement.

II-1 Le trafic Transmanche

Le trafic Transmanche peut s'évaluer en nombre de passagers, en nombre de véhicules et en tonnes pour le fret. Le tableau suivant se borne à présenter le trafic purement touristique, sans tenir compte du fret et en ne prenant en compte que le nombre de passagers.

Trafic passagers Transmanche transitant par les ports belges et français

| Ports | 1997 | 1998 | 1999 | Variation 98/99 |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| Belgique | | | | |
| Zeebrugge | 632 647 | 603 010 | 641 702 | + 6,4 % |
| Ostende | 1 245 840 | 1 149 539 | 934 137 | - 18,7 % |
| Total | 1 878 487 | 1 752 549 | 1 575 839 | - 10 % |
| France | | | | |
| Calais | 20 059 962 | 18 114 967 | 17 099 853 | - 5,6 % |
| Boulogne | 874 641 | 899 183 | 659 943 | - 26,6 % |
| Dieppe | 746 416 | 614 664 | 314 148 | - 48,9 % |
| Le Havre | 933 912 | 866 366 | 849 004 | - 2 % |
| Caen | 974 219 | 965 788 | 965 814 | 0 % |
| Cherbourg | 1 218 949 | 1 419 848 | 1 478 589 | + 4,1 % |
| Granville | 175 216 | 165 536 | 150 454 | - 9,1 % |
| Saint-Malo | 979 536 | 1 065 834 | 1 132 237 | + 6,2 % |
| Roscoff | 500 859 | 504 076 | 489 670 | - 2,9 % |
| Dunkerque | 612 714 | - | - | - |
| Total | 27 076 424 | 24 616 262 | 23 139 712 | - 5,9 % |
| Total Général | 28 954 911 | 26 368 811 | 24 715 551 | - 6,3 % |

Source : Statistiques portuaires de Calais-année 1998/1999

Le trafic Transmanche subit une baisse générale en 1999 de -5,9 % par rapport à 1998 pour les ports français et de -10 % pour les ports belges. Cette chute de fréquentation s'explique en partie par l'ouverture de l'A16 entre la Belgique et la France, et l'accroissement spectaculaire du trafic d'Eurotunnel avec +45 % pour les voitures et +49 % pour les autocars.

Cependant, les ports situés en Manche Ouest tels que Cherbourg et St-Malo connaissent une assez forte croissance de trafic, car ils sont effectivement moins soumis à la concurrence du tunnel sous la Manche, tout en profitant de l'amélioration des infrastructures routières et autoroutières.

Evolution des liaisons maritimes Transmanche entre 1998 et 2000

Deux changements concernant les liaisons maritimes Transmanche sont à noter : la compagnie Hoverspeed lance une nouvelle liaison saisonnière rapide entre Dieppe et Newhaven, et la compagnie Channel Hoppers lance une nouvelle ligne entre Cherbourg et Torquay avec escale sur l'île d'Aurigny qui devrait s'ajouter à celle entre St Malo et Southampton avec escale dans les îles anglo normandes.

Depuis l'automne 1998, les lignes maritimes ont connu quelques transformations. La fusion entre P&O et Stena en 1998 a entraîné la suppression de la liaison entre Dieppe et Newhaven, désormais assurée par la société Hoverspeed.

Les traversées de courtes distances sont celles qui comptent le plus de passagers. Ainsi, Douvres-Calais totalise environ 20 millions de passagers soit plus de 75 % des flux entre les ports français et britanniques. Le secteur est dominé par P&O European Ferries et Stena-Sealink. Pour les traversées plus longues, c'est Brittany Ferries qui domine sur le centre et l'ouest de la Manche. Même si la concurrence est rude avec P&O dans la partie centrale de la Manche, Brittany résiste avec une stratégie visant à relier les péninsules atlantiques ouest européennes. Alors que son chiffre d'affaires était passé de 1,86 milliard de francs en 1994 à 1,48 milliard de francs en 1996, la compagnie a su se redresser en 1998 avec 1,87 milliard de francs. Sortie très affaiblie de l'ouverture du tunnel sous la Manche, de la chute de la Livre Sterling et de la concurrence accrue, Brittany ferries a eu besoin du secours des collectivités locales bretonnes, normandes et de l'Etat. Il s'agissait d'alléger les cotisations afin de corriger le différentiel de charges sociales entre les équipages français et anglais, et la dévaluation de la Livre Sterling. Ainsi, Brittany a obtenu une aide de 150 millions de francs des collectivités publiques, et un paiement différé de la location de ses bateaux de 250 millions de francs sur 3 ans. En 1999, la compagnie affiche un résultat d'exploitation de 173,8 millions de francs, soit une augmentation de 25 % par rapport à 1998.

Le trafic en Manche Est (de Dieppe à Dunkerque)

Globalement, entre 1996 et 1998, les ports français de la Manche Est ont connu une diminution du nombre de leurs passagers, en particulier à cause de l'ouverture d'Eurotunnel.

Les opérateurs de transports ont réagi par des opérations de fusion et de rachat pour restructurer leur offre de transport (fusion de P&O et Stena Line dont les effets se font sentir tout au long de 1999).

L'ouverture de liaisons rapides avec de nouveaux matériels sert de fer de lance pour satisfaire le désir perpétuel de gain de temps. Il reste cependant difficile de gagner beaucoup de temps sur les courtes distances alors que, sur les longues distances, l'aller-retour dans la journée est devenu possible.

Calais est le port le plus important avec 17 millions de passagers en transit, soit 74 % du trafic total. En 1990, alors que Boulogne enregistrait des pertes, la croissance de Calais et de Dunkerque était en progression constante. Avec l'ouverture du tunnel, tous les ports de la zone ont vu leur fréquentation chuter au-dessous de leur niveau de 1990, à l'exception de Calais qui maintient sa progression (jusqu'en 1997) et de Boulogne avec +2,8 % en 1998. Même Dieppe a été touché, avec des résultats proches de ceux des ports du détroit. Sur les 600.000 Britanniques recensés par la compagnie Hoverspeed, un sur trois s'est rendu exclusivement à Dieppe. Cette clientèle, essentiellement constituée d'excursionnistes, a dépensé environ 240 millions de francs dans l'agglomération dieppoise. Le shopping est la première motivation pour 67 % des clients ; 58 % disposent d'un pouvoir d'achat élevé ; 18 % ont passé au moins une nuit dans la région de Dieppe en 1997, la durée moyenne de séjour étant de 2,2 nuits.

Le trafic en Manche Ouest (de Roscoff au Havre)

Les ports de la Manche Ouest sont toujours moins touchés par la concurrence du tunnel sous la Manche, mais cette situation ne semble pas être durable. Des suppressions de lignes (Cherbourg-Southampton) et la mise en place de liaisons rapides (Cherbourg-Portsmouth) interviennent de plus en plus.

Seul Cherbourg connaît une progression intéressante malgré des effets négatifs sur ses résultats de 1997 dus à la suppression de la ligne Southampton en 1996. Alors que le port du Havre a un trafic passager faible, celui de Caen-Ouistreham connaît une régression constante depuis 1993, plus soumis aux aléas économiques du fait de sa situation de port mono-ligne et mono-compagnie.

Eurotunnel : 1999, une année de transition

| | 1997 | 1998 | 1999 | Variation 98/99 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Le Shuttle | | | | |
| nbre de voitures* | 2 319 160 | 3 351 348 | 3 260 166 | - 2,7 % |
| nbre d'autocars | 64 579 | 96 324 | 82 074 | - 15 % |
| nbre de camions | 255 908 | 704 666 | 838 776 | + 19 % |
| Eurostar | | | | |
| nbre de passagers | 6 004 268 | 6 307 849 | 6 593 000 | + 4,5 % |
| fret (tonnes) | 2 923 200 | 3 141 438 | 2 900 000 | - 7,7 % |

Source : Eurotunnel

Eurotunnel est aujourd'hui l'opérateur de transport leader sur le marché Transmanche pour le transport des voitures (avec 54% du marché) et des camions (avec 39% du marché).

Le chiffre d'affaires annuel d'Eurotunnel s'est élevé à 6 635 millions de francs en 1999, année durant laquelle, en dépit de la perte au cours du second semestre des profits réalisés sur les ventes hors taxes, le résultat d'exploitation s'établit à 2 269 millions de francs, soit une progression de 15% par rapport à 1998.

Exploitant jusqu'à 66 Eurostars par jour, le principal client d'Eurotunnel, Eurostar, a maintenu sa position de leader sur le marché Londres-Paris/Bruxelles, en transportant dans le tunnel 6,6 millions de voyageurs en 1999 contre 6,3 millions en 1998 (+4,5%).

De plus, Eurostar offre de nouveaux services tels que "Eurostar spécial sport d'hiver", qui permet de relier Londres aux gares de Moutiers et de Bourg Saint Maurice. Selon France Ski International, le trajet est certes plus long que celui effectué en avion, mais il permet d'attirer une clientèle plus haut de gamme.

Le trafic maritime et aérien des îles anglo-normandes

Les relations entre les îles anglo-normandes et le département de la Manche manquent de vitalité. Les liaisons saisonnières dépassent rarement l'excursion pendulaire proposée aux touristes séjournant sur les côtes normandes. Du côté insulaire, on aimerait bien développer la destination Normandie, mais le manque de sociétés de location de voitures du côté normand décourage la clientèle. Un déficit flagrant d'infrastructures efficaces freine l'attrait des touristes, surtout britanniques, pour les côtes normandes, et en provenance des îles anglo-normandes. Cependant, cette tendance peut être amenée à changer. En règle générale, les compagnies anglo-normandes ne sont pas soumises à la réglementation qui a mis fin au duty

free en juillet 1999. En effet, elles sont épargnées par la suppression des ventes de produits hors taxes, car les liaisons maritimes qui desservent les îles anglo-normandes n'appartiennent pas à l'Union Européenne, et ne sont donc pas concernées par l'interdiction. D'où l'intérêt pour les compagnies d'effectuer des liaisons qui font escale dans ces îles.

Cette situation laisse St-Malo en position très dominante en ce qui concerne les relations îles-continent. Le port breton canalise plus de 20 % de passagers à l'arrivée et 12 % au départ, grâce aux relations assurées toute l'année par le Solidor III, catamaran rapide des Emeraudes Lines, capable de transporter passagers et voitures en 75 minutes.

Par ailleurs, le trafic aérien a connu une progression de 1,4 % en 1998 par rapport à 1997, avec 1,8 million de passagers qui sont entrés ou sortis de St Peter. La majeure partie de la zone Transmanche est polarisée par les deux métropoles européennes que sont Paris et Londres. Des nouveaux flux aériens sont envisagés entre Jersey et Londres pour faciliter des relations financières plus fructueuses entre l'île et d'autres places fortes financières européennes, comme Luxembourg.

II-2 Les grandes orientations stratégiques de la zone Transmanche

Les grandes orientations stratégiques peuvent être de nature différente. Des accords entre les acteurs de la zone Transmanche permettent une meilleure coordination des efforts menés par tous, dans un espace en mouvement perpétuel.

Les accords de partenariats inter régions

La Manche est devenue un terrain de coopération où des choix stratégiques sont définis en commun. De nombreux accords Transmanche naissent de cet esprit de partenariat.

L'un des meilleurs exemples de telles orientations stratégiques est le "projet Atlas Transmanche". Ce projet de recherche a pour objectif d'analyser les dynamiques économiques et sociales à l'oeuvre dans les territoires bordant la Manche. Disponible à tous les chercheurs, il a été conjointement initié par l'Université de Portsmouth, l'URA 915, le CNRS-Université de Caen et l'INSEE. Un réseau interuniversitaire et interrégional sur toute la région Transmanche est en cours de constitution.

Le processus d'intégration de l'Union Européenne est venu stimuler le développement des accords entre régions, lesquels étaient déjà très actifs grâce aux jumelages liant aujourd'hui 350 villes du sud de l'Angleterre et du nord de la France. Par ailleurs, le développement des infrastructures a accentué ces jumelages, comme lors de la création du partenariat entre la région du Kent et le Nord Pas-de-Calais renforcé par la mise en oeuvre du tunnel sous la Manche. Par ces accords, des régions cherchent à intensifier des liens déjà existants et à promouvoir des programmes de développement conjoints, en particulier dans le tourisme : en 1989 entre le Hampshire et la Basse Normandie (" les trois T : transports, tourisme et technologie "), en 1992 entre le Finistère et la Cornouaille pour le développement économique celui de l'agriculture, de la pêche, du tourisme, de la protection de l'eau et de l'environnement.

En région Nord Pas-de-Calais, l'initiative de la " Mission Côte d'Opale " menée depuis 1987, doit contribuer à organiser l'offre à tous les niveaux (villes, stations et pays) pour répondre aux impératifs de la demande eurorégionale. Même si cette mission rencontre, entre autres, des problèmes de cohésion de la part des acteurs, elle reste un bon exemple de moyens mis en oeuvre pour profiter au mieux des efforts d'aménagement effectués en zone Transmanche et pour promouvoir, de manière optimale, la région dans le but d'accroître le nombre des touristes y séjournant.

Les villes de Caen, Rouen et Le Havre ont, elles aussi, exprimé le désir de créer une zone de coopération en constituant le réseau " Normandie Métropole ". Ce réseau, qui réunit statutairement les trois villes depuis 1993, doit permettre de dynamiser une coopération active, en renforçant les complémentarités, notamment en infrastructures et en développement urbain. Pour que " Normandie Métropole " soit une véritable " plate forme multimodale et multipolaire de logistique et d'échanges ", il faut des relations nombreuses et professionnelles de la part des trois agglomérations, afin que la Normandie se rapproche de Paris.

Les objectifs d'Eurotunnel

Plusieurs améliorations mises en places en 1999 seront développées pendant l'année 2000. Citons, parmi les améliorations offertes en 1999 : la modernisation des aménagements et des services Eurotunnel Club Classe qui a connu une augmentation de réservations en ligne via le site Internet, l'augmentation des ressources pour répondre aux réclamations et aux remarques des clients et pour améliorer le temps de réponse au centre d'appel Eurotunnel etc...

- La contribution d'Eurotunnel au développement du Calaisis :

En plus de son rôle de gestionnaire, Eurotunnel s'est vu confier par l'Etat français la mission d'aménager la zone de développement du territoire de " la Cité de l'Europe " (100 hectares), attenant au terminal de Coquelles, près de Calais, dans le but de contribuer au développement local. Le programme de base comprend quatre pôles : le commerce, les loisirs, l'hôtellerie et l'aménagement d'un parc d'affaires. Eurotunnel, concessionnaire de la liaison fixe jusqu'en 2086, privilégie une approche qualitative sur le moyen et le long terme, qu'il s'agisse des produits, des concepts architecturaux et de l'environnement. L'objectif est donc de valoriser à la fois le Calaisis, le littoral de la Côte d'Opale et la région Nord Pas-de-Calais afin de limiter l'évasion des flux Transmanche.

Pour capter plus de clientèles, les opérateurs élaborent des politiques de développement aptes à rivaliser avec celles mises en place par leurs voisins. Les transporteurs sont amenés à devenir de plus en plus compétitifs pour résister sur un marché européen qui s'ouvre de plus en plus et où la libre circulation des personnes est essentielle.

III) La concurrence entre les transporteurs

La concurrence des transporteurs peut être double : d'une part, Eurotunnel face aux autres compagnies, d'autre part, les compagnies maritimes entre elles. Des facteurs extérieurs s'ajoutent pour accentuer l'instabilité des mouvements de voyageurs sur cet axe géographique.

III-1 L'effet Eurotunnel

L'arrivée d'Eurotunnel en 1994 a beaucoup perturbé le paysage maritime en Manche-Est, en particulier dans l'élaboration de nouvelles stratégies par les compagnies de ferries. Face à ce concurrent imposant sur le détroit, les compagnies ont dû renforcer leur présence, principalement sur la ligne Calais-Douvres. Elles se sont organisées, jouant la carte de la complémentarité (accord entre P&O et Stena-Line) et celle de la concentration, ce qui a conduit à la suppression de lignes entre Boulogne et Folkestone. Les flottes ont été restructurées, soit en investissant dans des navires plus rapides, soit en agrandissant certains bateaux. Par ailleurs, l'augmentation des rotations a permis de doubler la capacité en proposant davantage de traversées par jour. Les ports situés en Manche-Ouest ne semblent pas trop affectés par l'effet Eurotunnel. Seules deux compagnies sont présentes sur ce marché : P&O et Brittany Ferries qui ont cependant diversifié leur services et misé sur la qualité. De plus, l'attraction de l'ouest de la France permet le développement des ports de la Manche Ouest.

Eurotunnel a permis de gagner du temps dans son aire d'influence et a entraîné l'amélioration des dessertes routières transversales, en facilitant l'accès des Britanniques vers le sud et en évitant le passage par Paris.

Cependant, la concurrence se fait de plus en plus rude, en particulier autour du détroit. P&O Stena fermait fin janvier sa ligne Dieppe-Newhaven, qui en six ans avait perdu la moitié de ses 1,2 million de passagers, tandis qu'elle ne représentait plus que 45 % du marché pour le transport de véhicules.

Le marché transmanche sur l'axe Calais-Douvres a diminué de 6% pour les voitures et de 4%

pour les autocars entre 1998 et 1999 en raison de la suppression des ventes hors taxes. Cependant, Eurotunnel fait ainsi mieux que le trafic maritime (-6 %) en limitant la baisse de son volume à -3%. En effet, Eurotunnel a transporté 3 260 166 voitures en 1999, ce qui correspond à une progression de deux points de sa part de marché qui atteint 54 %. Eurostar qui assure les liaisons TGV Paris-Londres, a connu une croissance de 5 % des passagers avec 6,6 millions de passagers.

III-2 Les facteurs d'évolution des compagnies maritimes

Indépendamment de l'apparition d'un nouvel opérateur tel que Eurotunnel, des facteurs d'évolution propres aux compagnies maritimes ont eu une réelle influence.

Depuis 1995 et jusqu'en 1998, la concurrence entre compagnies s'est considérablement accrue à travers " la guerre tarifaire " et la diversification toujours plus grande de l'offre de services. Les traversées promotionnelles sont devenues la règle dans le détroit et se sont même propagées en Manche-Ouest, pour répondre à la demande des passagers souhaitant profiter des tarifs vers le détroit. Mais, cette politique a été préjudiciable aux bilans financiers des compagnies et d'Eurotunnel. De plus, P&O, en menant la politique de bas prix sur la partie ouest de la Manche, a porté atteinte à Brittany Ferries qui ne s'attendait pas à cette attaque concurrentielle. De son côté, Condor ferries crée des produits touristiques complets, comme le fait Brittany, pour attirer la clientèle d'outre Manche. Avec le groupe Yves Rocher, très implanté en Grande Bretagne, l'armateur de Guernesey vient de sortir une formule week-end avec une visite du végétarium d'Yves Rocher à la Gacilly (Morbihan).

Les compagnies ont transformé leurs bateaux en véritables centres commerciaux afin de capter plus de clientèle et d'accroître les ventes des produits hors taxes. Mais, en 1999, les effets de la suppression du " duty free " ont beaucoup inquiété les opérateurs. C'est la raison pour laquelle de nouvelles activités sont mises en place en fonction de la durée de la traversée, allant de la restauration à la séance de cinéma. Pour séduire la clientèle et faire accepter les hausses de prix engendrées par la disparition du duty free, les compagnies ont amélioré le confort de leurs navires. Le souhait général est d'apporter une valeur ajoutée en termes de services et d'animations nouvelles. Ainsi, dès que la traversée inclut une nuit passée à bord, il ne s'agit plus de " traversée " mais de " mini-croisière " : P&O propose cette formule sur la ligne Le Havre-Portsmouth. A destination des îles anglo-normandes et de

l'Angleterre, Condor Ferries vient de doter ses deux car-ferries de classe Club. Les enfants ne sont pas oubliés qui ont à leur disposition des salles de jeux vidéo " dernier cri ".

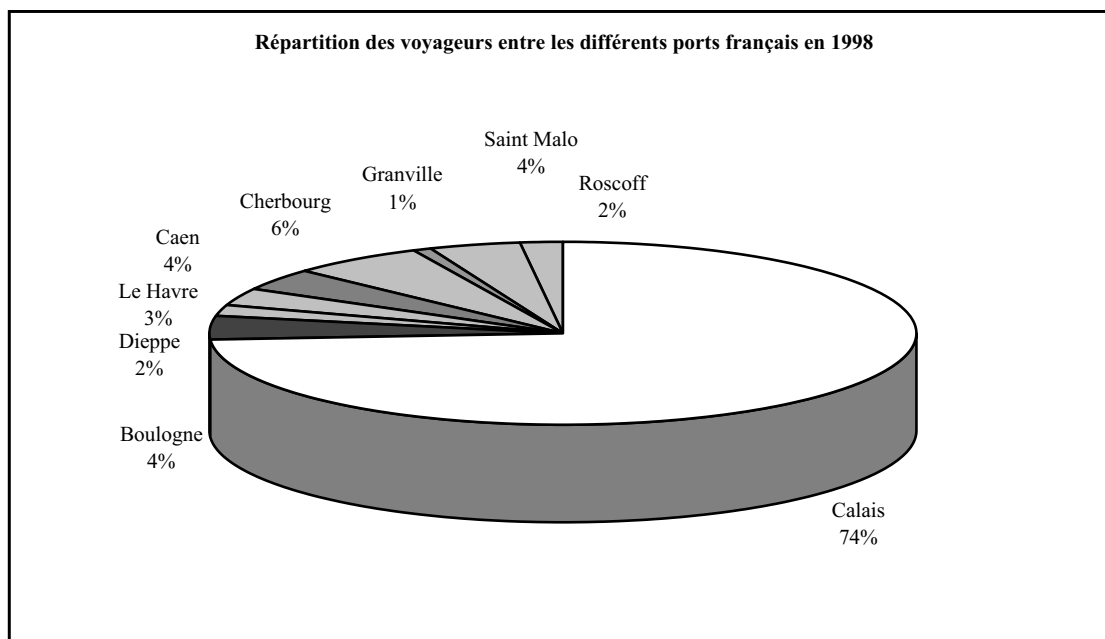
Enfin, la concurrence franco-anglaise peut paraître déloyale du fait d'une législation différente en France et en Grande Bretagne. Cette différence pénalise les compagnies françaises qui ne peuvent faire installer des machines à sous pour compenser le manque à gagner lié à la disparition du duty free. Enfin, la législation française du travail est plus stricte qu'en Grande Bretagne, garantissant une protection de l'emploi plus rigoureuse, et des charges salariales plus lourdes.

III-3 L'incidence du cours des devises sur l'évolution du trafic Transmanche

Les monnaies britannique et française ont une forte incidence sur le trafic et les gains financiers. Ainsi, entre 1992 et 1996, la livre sterling s'est dépréciée de 20 % de sa valeur par rapport au franc. Les Britanniques avaient donc un pouvoir d'achat plus faible lorsqu'ils se rendaient en France, pays rendu moins attractif financièrement avec des produits français plus chers. Ces dernières années, les compagnies françaises ont été doublement touchées par la baisse du nombre de passagers et des résultats financiers décevants, avec une perte d'une partie de leurs bénéfices en livres sterling (certaines lignes pouvant compter 80 % de passagers britanniques).

III-4 Les liens étroits entre les compagnies et les ports

Les stratégies des compagnies de ferries influencent les politiques stratégiques des ports et la diversification des destinations et prestations. Ainsi, pour Caen et Dieppe, le trafic passager Transmanche est vital. Ces deux ports sont fortement soumis aux effets des fluctuations des monnaies car ils ne comptent qu'une seule compagnie et une seule ligne.



Source : Statistiques portuaires - Calais - année 1998

Une stratégie de “polydestinations” se développe. Les ports de la Manche Ouest offrent des liaisons à destination de l’Irlande pour intervenir sur une nouvelle aire géographique, éloignée de la concurrence du tunnel sous la Manche. De même, des compagnies développent la vente de nouvelles prestations touristiques, afin de diversifier leurs sources de revenus (circuits, hébergement, voyages...).

Le port de Saint-Malo, géré par la Chambre de Commerce, a réalisé un trafic de près de 1,1 millions de passagers en 1998. Trois compagnies se partagent le trafic : Emeraude Lines, Condor Ferries et Brittany Ferries pour la ligne Saint-Malo-Portsmouth. Le trafic au sein du port de Saint-Malo engendre de fortes dépenses d’investissement : prévu pour la période 1999-2006 les investissements seraient de 400 à 500 millions de francs, dont 270 millions de francs pour l’aménagement du bassin Jacques Cartier.

IV) Les effets de l'abolition du duty free

Face à la concurrence entre les différents opérateurs, la disparition du duty free va faire évoluer l'ensemble du marché pour produire des effets plus ou moins négatifs et contrôlables. Les ventes hors taxes ont disparu le 1er juillet 1999 pour les voyages à l'intérieur des pays de l'Union Européenne.

IV-1 Les problèmes de la flotte maritime publique

Cette disparition menace particulièrement l'armement naval de la SNCF qui réalise 40 % de son chiffre d'affaires grâce aux ventes à bord. SeaFrance est le troisième opérateur sur la ligne Calais-Douvres après Eurotunnel et la compagnie maritime P&O Stena. Face à ces concurrents, SeaFrance n'a perdu qu'un point de part de marché en 1998. Les ventes à bord hors taxes ont reculé à 40 % du chiffre d'affaires en 1998 contre 47 % en 1997. Le président de SeaFrance affirme que si la fin des ventes hors taxes est trop brutale, il faudra théoriquement doubler les tarifs, ce qui risquerait de décourager 70 % des excursionnistes britanniques qui viennent actuellement faire leurs courses à Calais, et qui représentent la moitié du marché.

De son côté, le gouvernement français a dû promettre de débloquer des aides au cas où la suppression du commerce hors taxes menacerait les compagnies de ferries en service. En attendant, la recapitalisation de SeaFrance offre deux navires que la compagnie se contentait jusqu'à présent d'exploiter. De même des fonds structurels devraient être mis à disposition pour préserver les emplois en place.

IV-2 Eurotunnel : le devenir du commerce hors taxes

Eurotunnel estime que l'impact de la disparition des ventes hors taxes devrait être assez défavorable, mais d'ampleur limitée et de durée temporaire.

Une augmentation des prix inévitable

La dynamique de croissance du trafic de tourisme a été favorisée par une forte chute des prix de transport, rendue possible par la part considérable des ventes hors taxes dans le chiffre d'affaires des opérateurs Transmanche (50 % pour les compagnies de ferries, 27 % pour Eurotunnel). La seule réaction possible pour limiter les pertes est d'augmenter les prix des services de transport pour essayer de maintenir un niveau de rentabilité acceptable. Le problème est que l'on assène un double mauvais coup au trafic Transmanche. D'un côté, la clientèle motivée par l'achat à bon compte se voit ôté la possibilité de profiter de ventes hors taxes, de l'autre, l'ensemble des clients se voit infliger des hausses de prix pouvant aller jusqu'à 40 % pour Eurotunnel et 60 % pour les ferries au cours des prochains mois.

Des effets d'amplitudes amoindris

Cet impact ne devrait cependant pas être de forte amplitude. En effet, des sondages effectués par Eurotunnel ont démontré que seulement 14 % de la clientèle touristique traverse la Manche avec pour objectif exclusif de réaliser des achats hors taxes. De plus, la hausse des prix moyens s'opérera, entre autres, en partie par une diminution du nombre de promotions à prix bradés. Les prix des produits en vente pourraient très bien ne pas augmenter si les opérateurs compensent l'introduction de la TVA par une baisse de leur marge bénéficiaire.

De nombreux produits resteront attractifs, en particulier pour les touristes britanniques qui se rendent en France. Eurotunnel n'envisage pas une réduction forte du nombre d'emplois dans les boutiques, surtout si la société réussit à obtenir l'autorisation d'agrandir ses surfaces de vente. Le "travel value"⁶ est appelé à remplacer le duty free. Ainsi, les boutiques d'aéroports ont choisi de maintenir les prix sur les parfums et les cosmétiques ; les autres articles, tabacs

⁶ " Valeur de voyage "

et alcools, ont vu leur prix s'aligner sur ceux des magasins du centre ville. Les droits d'accises qui frappent les alcools et tabacs sont nettement plus faibles en France qu'en Grande Bretagne, ce qui incitera les Britanniques à continuer de faire leurs courses en France. Le risque le plus grave pour l'emploi régional résulterait plutôt de l'instabilité possible du marché si tel ou tel opérateur cherchait à compenser la disparition du duty free par des gains de part de marché en relançant une guerre des prix.

IV-3 Les avantages des îles anglo-normandes

Les armateurs desservant les îles anglo-normandes, pourront continuer les ventes hors taxes, les îles ne faisant pas partie de l'Union Européenne. Ainsi, Emeraude Lines compte doubler, d'ici 2 à 3 ans, ses ventes à bord, d'alcools et de cigarettes détaxés. Les ventes hors taxes à bord seront donc toujours autorisées, ce qui permettra de commercer librement. Même si les îles anglo-normandes ne sont pas concernées par l'abolition du commerce hors taxes intra-communautaire, les commerçants insulaires, en vertu de l'accord tacite avec la couronne britannique, devraient néanmoins accepter de limiter entre 10 % et 20 % l'avantage tarifaire pratiqué sur place par rapport aux commerces londoniens, après la cessation du duty free. Cet accord a pour effet de permettre aux armateurs de vendre moins cher leurs produits détaxés que leurs compatriotes insulaires.

IV-4 Les excursionnistes plus touchés que les autres touristes

Ce sont cependant les consommateurs qui seront les premières victimes. Depuis des années, les Anglais avaient pris l'habitude d'aller en France pour faire leurs courses dans les supermarchés français ou britanniques construits à la sortie des ports, comme Calais, ou directement dans les magasins aménagés à bord des bateaux ou dans les terminaux. Au total, un quart des 7,5 milliards d'euros (49,5 milliards de francs) dépensés chaque année au sein de l'Union européenne en produits détaxés, vient d'un porte monnaie britannique. 70 % du trafic des ferries Transmanche sont le fait des Britanniques. Parmi ces derniers, un nombre important d'excursionnistes qui amortissent le prix de leur billet à prix cassé en achetant hors taxes tabacs et alcools dont les taxes sont particulièrement lourdes dans leur pays. Le duty free disparaissant, cette population risque de ne plus utiliser les ferries. De plus, le manque à

gagner sur les achats hors taxes va augmenter de manière conséquente le prix des traversées, et le prix des forfaits avec traversée maritime, ce qui ne devrait pas favoriser l'accroissement du trafic.

IV-5 Des emplois touristiques en danger

Les sociétés de ferries et leurs ports d'attache devraient de leur côté réduire leurs effectifs de près de 10.800 personnes.

La diminution sensible du trafic journalier entre la France et la Grande Bretagne devrait aussi provoquer la disparition de près de 22.000 emplois dans des secteurs comme le tourisme, la restauration et la distribution.

Pour tenter de compenser ses pertes de revenu, Eurotunnel a d'ores et déjà amorcé une augmentation de ses tarifs.

Près de 51 % des ventes hors taxes en Europe s'effectuent à travers les boutiques des ferries, 39 % dans des aéroports et 10 % dans les avions. La France sera particulièrement touchée par ses ventes de produits de luxe qui représentent 20 % de la production des industries de luxe. La chute des ventes est estimée à 249 millions de francs pour l'industrie du cognac où plus de 1.000 emplois seraient également supprimés.

La commission admet que la fin du duty free bouleversera le secteur maritime, où le commerce hors taxes représente une forte propension des revenus des compagnies de ferries. Des propositions doivent donc être faites pour limiter les effets de l'abolition et essayer d'en retirer des avantages.

| Impact sur l'emploi en France | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Activités concernées | Risque de perte d'emplois | Risque de perte de chiffre d'affaires (en M.F.) |
| Aéroports | 350 | 250 |
| SeaFrance | 1 200 | 1 200 |
| Ports et commerces de Calais | 2 500 | 2 000 |
| Brittany Ferries | 250 | 200 |
| Ports et tourisme | 600 | 200 à 400 |
| Cognac | 900 | 300 |
| Activités liées | 1 600 | - |
| Parfums | 1 100 | 450 |
| Autres alcools et vins | 650 | 250 |
| Produits divers | 900 | 350 |
| Total | 10 050 | 5 300 |

Source : Rapport Capet (Député P.S. du Pas-de-Calais)

IV-6 Propositions pour compenser les effets de l'abolition du duty free

Plusieurs suggestions peuvent être faites pour limiter au maximum les effets néfastes de l'abolition du duty free.

Développement de zones voyageurs à fiscalité spéciale

Les professionnels européens, concernés par le projet de suppression du commerce hors taxe sur les déplacements intérieurs à l'Union Européenne, soutiennent désormais la proposition française de créer un " espace voyageurs ", à fiscalité spéciale pour remplacer les duty free actuels. Ainsi, l'Association Française du Commerce Hors Taxe (AFCOHT) propose de transformer les zones hors taxes actuelles dans les aéroports, les gares maritimes et les ferries, en " espaces voyageurs " dotés d'un statut juridique et d'une fiscalité propres. Cela se traduirait par une TVA " moyenne " européenne (16 %) et des accises minimales.

Un développement des zones commerciales peut être aussi envisagé : la Commission Européenne rappelle que les pays de l'Union Européenne ont à leur disposition 30 milliards d'euros de fonds d'aides régionales non utilisés.

Les actions des transporteurs Transmanche

En prévision de la fin du duty free, les prix ont amorcé une remontée depuis janvier 1999. Ce

phénomène est une bonne opération pour le réseau, sachant que les taux de commission varient de 7 à 10 %, selon les compagnies et les accords qu'elles ont passés avec les réseaux. Les compagnies ayant souvent développé une activité de Tour Opérateur (SeaFrance voyages, Emeraude Vacances...), les prix des forfaits incluant le transport et l'hébergement devraient eux aussi progresser mais pas avant l'an 2000. Le poids du réseau est variable selon les compagnies et les lignes : 20 % des ventes chez P&O Stena Line, et chez SeaFrance la vente des billets par les agences représente 30 % du chiffre d'affaires billetterie.

La politique d'Eurotunnel vise à compenser ses pertes de recettes, d'environ 1 milliard de francs, par une hausse du prix des services de transport, une politique active de promotion de nombreuses opportunités d'achats, et le développement de l'offre commerciale dans et à proximité des terminaux. Il semblerait, cependant, que la hausse des prix reste inférieure à celle des compagnies de ferries. Eurotunnel a confié la gestion de ses ventes T.T.C. dans ses magasins à British Airports Authority. Ainsi, en jouant sur la différence des droits d'accises entre la Grande Bretagne et la France, l'offre des magasins restera attrayante pour la clientèle britannique au moins côté français pour les alcools et les tabacs. De plus, Eurotunnel va tenter de développer son offre commerciale avec des réseaux, afin de promouvoir des itinéraires passant par le tunnel sous la Manche.

De leur côté, les compagnies de ferries britanniques vendent "en solde" tabacs, alcools, chocolats ou vêtements made in Grande Bretagne pour attirer le client.

Ainsi, tous cherchent à augmenter les volumes de ventes pour compenser l'introduction des taxes. Les compagnies maritimes ont décidé d'appliquer les tarifs français pour les alcools et tabacs. La plupart des compagnies qui verront leur marge bénéficiaire réduite, ont décidé d'augmenter le nombre de références à bord : une plus grande gamme de produits en particulier appréciés des Anglais, et des produits exclusifs. La gamme "SeaFrance Equipage", par exemple, comprend des montres, des serviettes de bains...De son côté, la compagnie Hoverspeed a ouvert une boutique de vins et spiritueux à Boulogne sur Mer, et Eurotunnel annonce, sous couvert de la décision de la CNEC, l'arrivée prochaine d'un centre de magasins d'usines Marques Avenue aux abords de ses terminaux.

Les actions possibles des pouvoirs publics

Pour Eurotunnel, la politique des pouvoirs publics devrait reposer sur deux principes : efficacité en incitant l'ensemble des acteurs à gérer au mieux la transition, et équité pour que la disparition du duty free ne soit discriminatoire pour personne. Il est clair qu'un soutien des

pouvoirs publics est nécessaire pour encadrer les effets de l'abolition. Il faut que la Commission et les gouvernements britannique et français définissent des modalités d'application des droits d'accises simples et non discriminatoires. De plus ils devraient autoriser la mise en place de l'espace voyageurs décrit précédemment. Enfin, il faut que les pouvoirs publics européens, nationaux, régionaux et locaux soutiennent activement le développement de l'activité économique dans les zones à risque.

Chacun doit participer à une politique active de relance de la demande par une amélioration constante de la qualité des services, le redéploiement des produits de vente à bord des ferries ou des terminaux, des actions de promotion auprès de leur clientèle, et des actions de promotion de la " destination ". Les opérateurs doivent plus s'impliquer comme des acteurs économiques pour le développement de leur environnement.

Le trafic Transmanche s'enrichit de jour en jour tant en termes de passagers d'origines diverses que dans la qualité de ses services. En définitive, il semblerait que bon nombre d'opérateurs disparaîtront, pour laisser la place aux plus compétents, financièrement et géographiquement, avec probablement toujours deux pôles distincts, Manche Est et Ouest, et peu de ports dominants. Il est évident qu'Eurotunnel a trouvé sa place au sein du trafic Transmanche, et qu'à terme, il deviendra, sans doute avec quelques grandes compagnies maritimes, le principal moyen de traverser la Manche rapidement et facilement.

Approche Régionale : des atouts et des contraintes différenciés

La nature du trafic Transmanche peut varier selon la région. Ainsi, on distingue trois ensembles régionaux prépondérants sur le littoral de la Manche : la Bretagne, la Normandie (Basse et Haute) et le Nord Pas-de-Calais.

I) La Bretagne : Une région proche des îles

I-1 Caractéristiques de la région Bretagne

Les principaux ports

Les deux ports maritimes spécialisés dans le transport de voyageurs vers les îles britanniques et anglo-normandes sont les ports de Saint-Malo (Ille et Vilaine) et de Roscoff (Finistère).

Saint-Malo a su préserver son rang de premier port de la côte nord de Bretagne. Plus d'un million de voyageurs y transitent chaque année, en particulier à bord de la flotte d'Emeraude Lines.

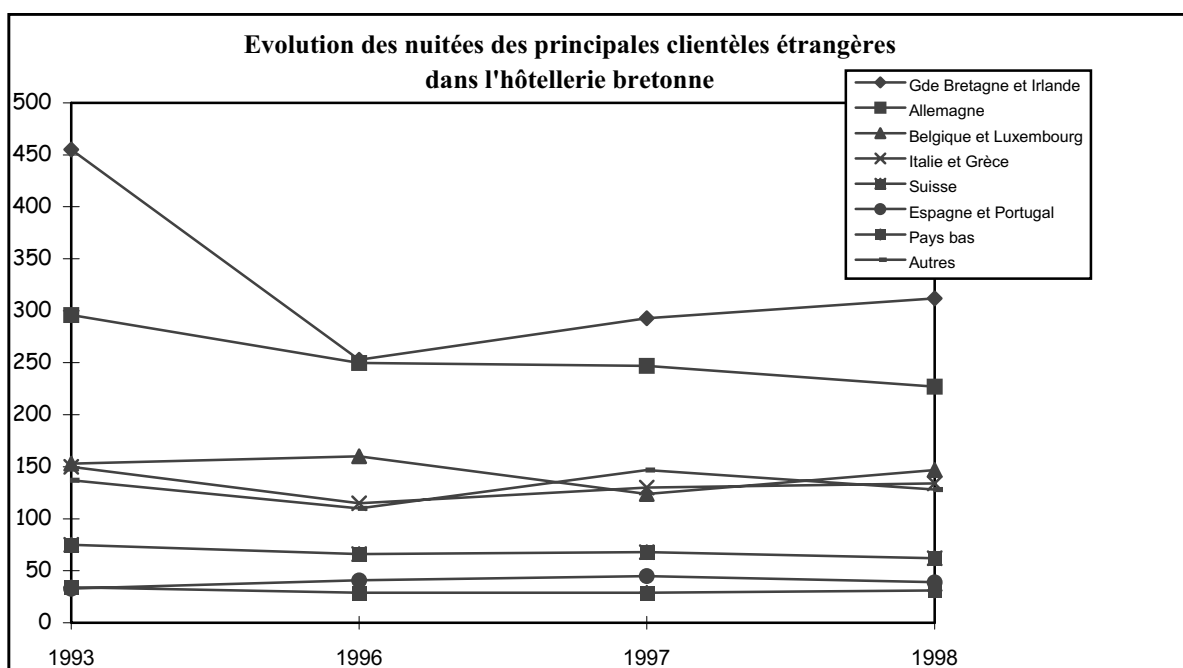
De son côté, le port de Roscoff abrite la compagnie Brittany Ferries qui est la première compagnie française sur la Manche. Elle développe les services à bord de ses bateaux : un accueil chaleureux, une gastronomie diversifiée et des boutiques hors taxes...

Dans les deux cas, l'objectif est de multiplier les rotations entre les côtes normandes, les îles anglo-normandes et la Grande Bretagne, et de bénéficier de la non appartenance des îles anglo-normandes à l'Union Européenne pour y vendre des produits hors taxes en toute légalité.

L'importance du tourisme britannique

L'Observatoire Régional du Tourisme, qui a mis en évidence, à travers ses études, la forte présence de la clientèle britannique sur la région, privilégie l'hypothèse que le transport Transmanche facilite l'accès à la Bretagne, et que la clientèle étrangère britannique contribue pour beaucoup à l'existence des flottes maritimes en Bretagne. Ainsi, la fréquentation hôtelière des Britanniques et Irlandais représente près de 8 % de la fréquentation totale en

1999 et plus de 27 % de la fréquentation totale étrangère en Bretagne. La clientèle britannique reste la première clientèle étrangère, sa hausse se confirme depuis la saison 1997.



Source : Observatoire Régional du Tourisme Bretagne-Bilan de saison n°3-décembre 1998 - INSEE Bretagne

La répartition des nuitées étrangères en Bretagne, établie lors de l'enquête menée par IPSOS Régions Tourisme sur la fréquentation touristique extra-régionale en Bretagne d'avril à septembre 1997, démontre que les premiers visiteurs dans la région sont britanniques avec 41,8 % des nuitées. Sur l'ensemble de la période, le Finistère est le département breton le plus fréquenté (28 % des nuitées), tandis que les Côtes d'Armor le sont surtout au printemps (26 % des nuitées).

Les pays qui ont une fréquentation hôtelière en hausse depuis 1996 et 1997 sont ceux pour lesquels les conditions de transport vers la Bretagne, se sont considérablement développés : ainsi, la Grande Bretagne et l'Irlande, la Belgique, le Luxembourg, les Pays Bas, l'Italie et la Grèce. Pour les pays situés au nord de la France, le développement des T.G.V. du nord a évidemment favorisé l'élargissement des destinations de ces pays vers la Bretagne. De même, la création de l'A16 facilite l'accès de l'ouest français, en évitant Paris.

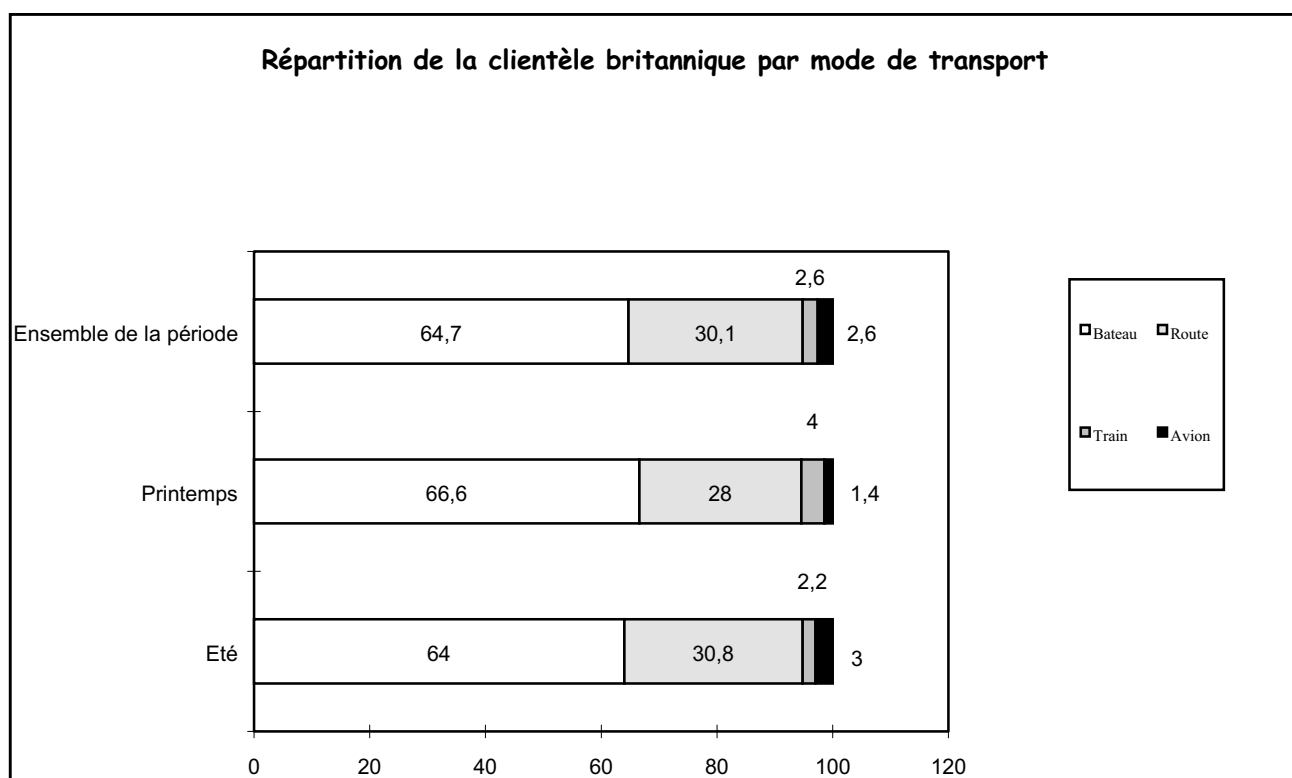
I-2 Etude de la clientèle britannique

Pour analyser l'impact du trafic passager Transmanche sur la région, l'étude menée par l'Observatoire Régional du Tourisme de Bretagne sur la clientèle britannique présente les liens entre tourisme Transmanche et économie locale.

Le comportement de la clientèle

Parmi l'ensemble de la clientèle britannique venue en Bretagne entre avril et septembre 1997 (environ 6,5 millions de nuitées), trois quart des nuitées sont le fait d'une clientèle estivale.

La répartition de la clientèle britannique par mode de transport montre que 64,7 % des nuitées sont effectuées par des personnes qui quittent la région, surtout par bateau, alors que la route ne représente que 30,1 % des nuitées. En effet, la distance à parcourir pour rejoindre la Bretagne est plus courte par mer compte tenu des zones d'émission.



Source : Fréquentation touristique extra-régionale en Bretagne d'avril à septembre 1997 - La clientèle britannique - Observatoire Régional du Tourisme Bretagne

Le motif de séjour principal est les "loisirs et vacances" (89,1 % des nuitées sur l'ensemble de la période), particulièrement en été, et concerne une clientèle familiale soumise aux contraintes du calendrier scolaire.

En ce qui concerne la répartition des nuitées par mode d'hébergement, le gîte rural arrive en tête des hébergements marchands représentant 34,6 % des nuitées sur l'ensemble de la période. Il faut souligner que les Gîtes de France assurent une promotion conjointe de leurs produits avec Brittany Ferries. Les Britanniques privilégient comme second mode d'hébergement, de façon équivalente, le camping. L'hébergement non marchand reste faible (20 % des nuitées), par rapport à l'hébergement marchand (77 % des nuitées). Globalement, on observe davantage de nuitées en hébergement marchand en été (81,3 % des nuitées) et davantage de nuitées non marchandes au printemps (36,8 % des nuitées).

La durée moyenne des séjours est de 9,1 jours pour l'hébergement marchand, contre 8 jours pour le non marchand.

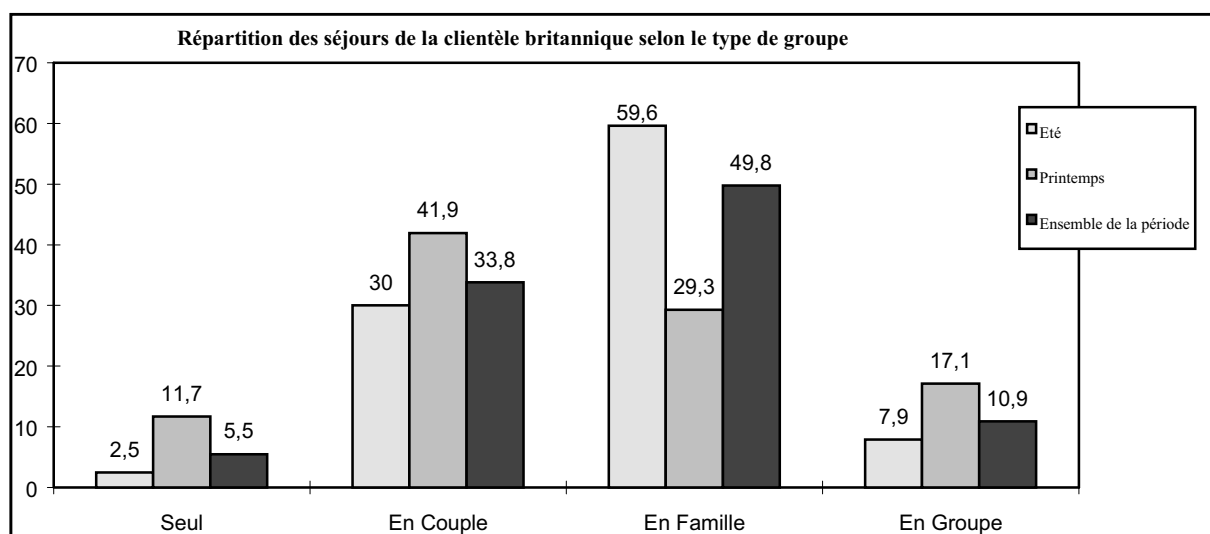
Origine géographique de la clientèle

La clientèle britannique est surtout issue du sud de la Grande Bretagne et des régions centrales de l'île. Il y a une grande différence selon les périodes de départ. En effet, il semble que les Ecossais partent plus au printemps, tandis que le reste de l'île semble préférer l'été.

Le profil de la clientèle

Les touristes britanniques les plus nombreux sont âgés entre 45 et 54 ans. Il faut noter que ces derniers représentent 72,4 % des séjours britanniques printaniers. Les plus jeunes, quant à eux, préfèrent l'été.

Les Britanniques se déplacent surtout en famille, ce qui représente la moitié des séjours britanniques dans la région. 91,9 % des séjours sont réalisés par des familles comptant au moins un enfant de moins de 18 ans, et on relève très peu d'enfants de plus de 18 ans accompagnant leurs parents.



Source : Fréquentation touristique extra-régionale en Bretagne d'avril à septembre 1997 - La clientèle britannique - Observatoire Régional du Tourisme Bretagne

La consommation touristique et la durée de séjour

Entre avril et septembre 1997, les Britanniques ont dépensé en moyenne en Bretagne 223 francs par jour et par personne. Le budget moyen d'un Britannique est d'environ 5 200 francs par séjour.

| | Ensemble de la période | Printemps | Eté |
|------------------------------------------|------------------------|-----------|---------|
| Dépense moyenne par jour et par personne | 224 F | 225 F | 223 F |
| Durée moyenne de séjour (jours) | 8,0 | 6,0 | 9,0 |
| Taille moyenne en groupe (personnes) | 2,9 | 2,3 | 3,0 |
| Budget du séjour | 5 200 F | 3 100 F | 6 000 F |

Source : Fréquentation touristique extra-régionale en Bretagne d'avril à septembre 1997 - La clientèle britannique - Observatoire Régional du Tourisme Bretagne

La consommation générée par les Britanniques a été de 1,5 milliard de francs entre avril et septembre 1997, et trois quart de cette consommation touristique ont été réalisés en été (1,1 milliard de francs).

Leur consommation représente 12,4 % de la consommation touristique générée par les touristes extra-régionaux en Bretagne sur l'ensemble de la période, et 38 % de celle générée par les touristes étrangers.

Sur l'ensemble de la période, les Britanniques consacrent la plus grande part de leurs dépenses à l'hébergement et un peu moins à la nourriture. Par ailleurs, on constate qu'au printemps, les Britanniques ont consacré une part plus importante de leurs dépenses aux biens

durables (souvenirs, vêtements, équipement de la maison...) et aux loisirs qu'en été.

Les dépenses les plus importantes selon l'origine démographique montrent que ce sont les touristes en provenance de la région du Yorkshire and Humberside, centre de la Grande Bretagne, qui dépensent le plus (384 francs en moyenne) et effectuent les plus longs séjours (11,1 jours en moyenne) en Bretagne.

Les séjours pour "loisirs et vacances" génèrent près de 90 % de la consommation touristique en Bretagne.

Le séjour : pratique, satisfaction et fidélité

Les Britanniques ont choisi la Bretagne comme lieu de séjour principalement pour son patrimoine naturel, sa culture, ses traditions et son espace maritime. Ils ont surtout connu la région grâce au bouche à oreille (près de 50 % des séjours) et aux outils de promotion (guide touristique, média, OTSI, agence de voyages, comité d'entreprise, association, salon...), pour un tiers des séjours.

On remarque que l'appréciation du séjour est très positive puisque 7 Britanniques sur 8 ont passé un séjour très agréable en Bretagne. Il reste cependant encore une part d'insatisfaction, 2,6 % des séjours étant jugés très désagréables.

Les premiers séjours des Britanniques se réalisent en été ; quant aux "habitués" ils reviennent surtout au printemps. Sur l'ensemble de la période, presque deux tiers des séjours se concluent avec une intention de revenir d'ici deux ans hors de la période estivale. Cette intention de retour est beaucoup plus forte lors d'un séjour réalisé au printemps.

Selon l'Observatoire Régional du Tourisme de Bretagne, les résultats 1998 sur la fréquentation hôtelière montrent une croissance soutenue des nuitées britanniques et irlandaises, avec 28 % des nuitées sur l'ensemble des nuitées étrangères. Il en est de même pour la fréquentation des campings avec 47 % des nuitées étrangères. Les autres pays accusent en général une baisse de fréquentation.

Les Britanniques sont donc la principale source de recettes étrangères pour la Bretagne, et le transport Transmanche maritime contribue largement à l'enrichissement de la région. Elle représente 40 % des vacanciers étrangers en Bretagne.

II) La Normandie : une région charnière

II-1 Les atouts de la région

Bien desservie par un réseau routier et autoroutier, la Normandie se situe à proximité d'un bassin émetteur de plus de 80 millions de touristes potentiels (Région Parisienne, Nord de la France, Belgique, Pays-Bas et Grande-Bretagne). Le chiffre d'affaires touristique peut être estimé à 19 milliards de francs⁷ avec deux postes de dépenses dominants : l'hébergement et le transport qui représentent 37 % du chiffre d'affaires total. La voiture est le principal mode de transport : 77 % des touristes l'utilisent dont 21% empruntent un ferry ou le Shuttle pour traverser la Manche.

En 1998, il y a eu 43 millions de passagers transmanche (ferry, Shuttle, train). La Normandie représente 9,2 % du trafic Transmanche. C'est le port de Calais qui a la plus forte fréquentation avec 18,9 millions de passagers, il est suivi d'Eurotunnel avec 12,7 millions de personnes estimées et d'Eurostar avec 6,3 millions de passagers.

Trafic passager des ports normands :

| Les ports Transmanche | 1997 | 1998 | Variation 97/98 |
|------------------------------|------------------|------------------|------------------------|
| Caen-Ouistreham | 974 219 | 965 788 | - 0.9% |
| Cherbourg | 1 228 559 | 1 444 134 | + 17.5% |
| Basse Normandie | 2 202 778 | 2 409 922 | + 9.4% |
| Dieppe | 746 416 | 614 664 | - 17.8% |
| Le Havre | 996 147 | 932 478 | - 6.4% |
| Haute Normandie | 1 742 563 | 1 547 142 | - 11.2% |
| Normandie | 3 945 341 | 3 957 064 | + 0.3% |

Source : CCI/statistiques portuaires et Eurotunnel

La Normandie est la 8ème région d'accueil pour le tourisme étranger avec près de 14 millions de nuitées en 1996 derrière :

Ile de France, PACA, Rhône Alpes, Languedoc Roussillon, Aquitaine, Bretagne et Alsace. La clientèle se répartit à 34 % en Haute Normandie (4,7 millions), et à 66 % en Basse-

⁷ Source : Comité Régional de Tourisme Normandie

Normandie (9,2 millions de nuitées). La Normandie est visitée essentiellement par une clientèle européenne à 90 %, et la Grande-Bretagne représente le quart de son marché touristique.

Enfin, le port de Cherbourg se trouve en Basse-Normandie, et contribue pour beaucoup à l'importance des flux touristiques enregistrés dans la région.

II-2 Le port de Cherbourg

Cherbourg est le second port maritime pour le transport Transmanche vers la Grande Bretagne et l'Irlande avec près de 1,4 million de passagers en 1998. Il se trouve à l'entrée de la mer de la Manche et constitue l'accès le plus rapide vers l'Angleterre sur la Manche Ouest.

Après la baisse de 1997 suite à l'arrêt de la liaison Transmanche sur Southampton exploitée par Stena, Cherbourg est l'un des seuls ports à être en progression en 1998 dans le trafic de passagers. Une nouvelle ligne a été ouverte en 1999, par la compagnie britannique Channel Hoppers, entre Cherbourg, l'île d'Aurigny et Torquay (dans le sud ouest de l'Angleterre), lui apportant une clientèle supplémentaire d'une part, et occasionnant, d'autre part, un gain de temps à la clientèle, Portsmouth étant auparavant un point d'embarquement obligé. De plus, cette ligne ne sera pas affectée par l'abolition du duty free puisqu'elle fera escale à l'île d'Aurigny, non soumise aux lois de l'Union Européenne.

III) La région Nord Pas de Calais : observatoire privilégié d'analyse de l'évolution des trafics

De par sa position géographique privilégiée, et l'ensemble des liaisons de transports qui en découle, la région Nord Pas-de-Calais constitue un terrain idéal d'analyse du rôle des infrastructures des transports comme “ effet de levier ” dans le développement économique et touristique.

III-1 De nombreux changements d'infrastructures

Le tunnel sous la Manche a été un catalyseur d'actions visant à améliorer l'accessibilité générale du territoire et à tirer parti de l'induction du trafic. Les dessertes routières et autoroutières ont été renforcées grâce à un plan d'accompagnement contractualisé entre l'Etat et les Régions.

En matière ferroviaire, la réalisation du T.G.V. nord européen a permis de conforter le rôle de Lille qui est devenue une plaque tournante reliée aux autres grandes capitales européennes. De même, les villes du Nord Pas-de-Calais sont raccordées au réseau T.G.V. national grâce à un réseau secondaire bien développé.

Les infrastructures nouvelles ont induit de nouveaux déplacements (l'ouverture du tunnel sous la Manche, puis de l'A16, le renforcement de l'offre maritime, à Calais notamment), et stimulés en outre par les produits et une politique tarifaire affinée.

L'évolution est marquée par le renforcement de l'axe central Calais-Douvres, avec l'arrivée du tunnel et un transfert du trafic des autres liaisons du détroit, Dunkerque et Boulogne sur Mer vers Calais.

III-2 Des résultats en baisse face à une concurrence plus dense

Part de marché sur le détroit en %, d'après le nombre de véhicules transportés :

| Ports | 1990 | 1995 | 1997 |
|------------|------|------|------|
| Calais | 70 % | 63 % | 55 % |
| Boulogne | 20 % | 3 % | 2 % |
| Dunkerque | 10 % | 6 % | 1 % |
| Eurotunnel | 0 | 29 % | 42 % |

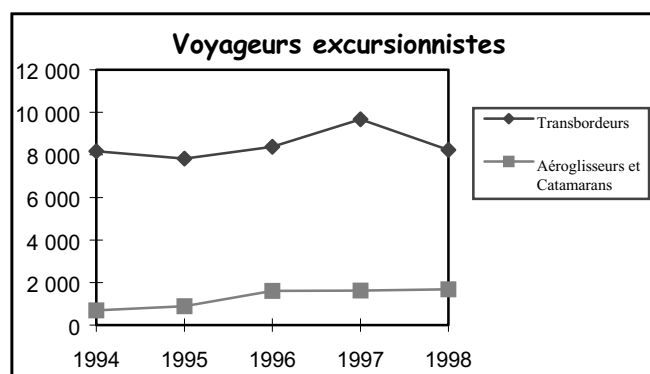
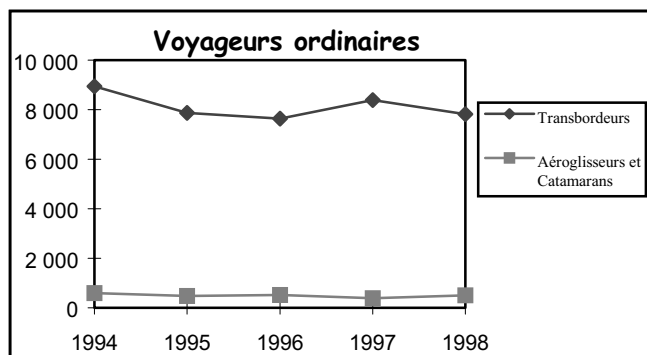
Source : données portuaires et Eurotunnel

Ainsi que cela a été évoqué en première partie, Calais est le principal port français avec un quasi monopole des traversées de la Manche pour le trafic passagers (74 % des voyageurs Transmanche maritime), et partage pratiquement le marché avec Eurotunnel en conservant son avantage en 1997. Cependant, en 1998, Eurotunnel détient la majorité avec 52 % de part de marché pour les véhicules transportés. Une augmentation du trafic étranger est à noter (+33 % par rapport à 1994) et notamment le trafic belge grâce à la création de l'A16 reliant Dunkerque à la frontière.

En 1997, les espoirs des responsables de la CCI de Calais ont été exhaussés, le cap des 20 millions de passagers ayant été franchi, avec une progression de 10,5 % par rapport à 1996. Ces excellents résultats enregistrés par le Transmanche maritime s'expliquaient notamment par l'efficacité du système mis en place entre Calais-Douvres par les compagnies P&O European Ferries, Stena Line, SeaFrance et Hoverspeed, où chaque jour de l'année 1997, plus de 160 traversées étaient proposées. L'excellente tenue de la monnaie britannique a contribué à ces chiffres records, ce qui n'a pas été le cas en 1998, une baisse de 9,7 % du trafic voyageurs ayant été enregistrée, avec 18 millions de passagers. Il en est de même pour les véhicules de tourisme avec -12 % en 1998 contre +17,2 % en 1997 : il faut cependant souligner que 1997 avait été une année particulièrement bonne, grâce, entre autres, au bon niveau financier de la devise britannique.

A titre indicatif, selon les statistiques portuaires de Calais, le trafic des autres ports français serait, également en déclin tant au niveau du trafic voyageurs (-7,3 %), que du trafic des véhicules de tourisme (-4,05 %). La baisse de fréquentation totale concerne aussi bien les passagers ordinaires que les excursionnistes. Du fait d'une chute du nombre de passagers

empruntant les transbordeurs et d'une faible augmentation pour les aéroglisseurs et les catamarans⁸, la tendance générale est à la baisse, que ce soit pour les passagers ordinaires ou pour les excursionnistes.



Source : Calais-Statistiques portuaires - 1998

Il convient de souligner que le nombre de passagers ordinaires augmente sensiblement au profit des aéroglisseurs et des catamarans, ces derniers étant plus rapides et en nombre croissant ces dernières années, afin de faire face à la concurrence du tunnel sous la Manche.

III-3 Le port de Calais et ses moyens d'accès

Les quais du port de Calais sont directement connectés au réseau autoroutier européen grâce à deux autoroutes. L'A26 (Calais-Dijon) dessert le centre de la France et permet de gagner le sud de l'Europe en évitant Paris. L'A16 quant à elle, au delà de la frontière belge, dessert

⁸ Transbordeur : Car-ferry aménagé pour le transport des véhicules routiers et de leurs passagers ; Aéroglisseur : véhicule de transport dont la suspension est assurée par un coussin d'air de faible hauteur injecté sous lui ; Catamaran : embarcation faite de deux coques accouplées.

notamment le Bénélux et l'Europe du nord.

Le réseau ferroviaire qui dessert Calais est très bien connecté au réseau national. Les trains à grande vitesse (T.G.V. et Eurostar) mettent Calais à 1H30 de Londres et de Paris, et à environ 1 heure de Bruxelles.

L'aéroport de Calais-Marck, de son côté, est principalement utilisé pour le trafic d'affaires. Il constitue un atout supplémentaire pour le port qui l'utilise pour l'acheminement rapide de matériel et d'équipages. Il subit un déclin en 1998 avec -6,6 % par rapport à 1997 (1.117 passagers en 1998 contre 1.196 en 1997). Une explication serait liée à la perte de temps occasionné pour rejoindre le cœur de la capitale, contrairement aux T.G.V. et Eurostar qui y arrivent directement.

III-4 Vers un partenariat franco-britannique renforcé pour la région Nord Pas de Calais

L'accord signé en avril 1997 entre le comté du Kent et le Nord Pas de Calais, a pour objectif de renforcer l'entente mutuelle et de tirer parti du tunnel sous la Manche. L'Eurorégion s'est étendue à la Belgique en 1991. Ces accords prévoient des stratégies communes pour lutter contre une compétition inter-régionale de toute évidence plus rude après la réalisation du marché Unique Européen. Ainsi en 1999, " Transmanche tourism facts " est mis en place pour faire le point sur l'activité touristique en région Transmanche (Kent-Nord Pas de Calais). L'étude du projet s'intéresse, entre autres, aux flux des passagers Transmanche. Elle tient compte des constats et attentes des partenaires, et aborde la définition des profils qualitatifs de ces passagers. Différents constats ont été formulés : une carence en informations qualitatives, une importante part d'excursionnistes à prendre en compte, la reconnaissance de la croissance de la qualité des prestations offertes et des interrogations sur la suppression du duty free. Ainsi, des profils généraux de passagers seront définis à l'aide de questionnaires sur les lieux de transport, ce qui permettra de déterminer de façon précise les attentes, les comportements de consommation, la perception de l'Eurorégion, et l'évaluation des satisfactions des usagers.

La structure du trafic est marquée fortement par l'excursionnisme. Des programmes d'actions sont à l'étude pour transformer une partie de ces flux de transit en consommation touristique. Le programme " Interreg " pourra intervenir sur ce marché spécifique avec pour objectif d'arrêter les flux de transit, ou de faire revenir les excursionnistes, non plus seulement une

journée mais pour un séjour (“ Chaîne du savoir plaire⁹ ”).

En termes de saisonnalité, les séjours touristiques s’échelonnent tout au long de l’année. Pour la clientèle étrangère, c’est le quatrième trimestre qui progresse, alors que les Français préfèrent les mois de mai, juillet et août. Toutefois, les pics de fréquentation ne témoignent pas d’une saisonnalité marquée.

La recherche de prestations de qualité semble la finalité essentielle des activités à mettre en oeuvre. En effet, les clientèles, notamment étrangères, fréquentent de plus en plus l’hôtellerie haut de gamme avec une durée de séjour supérieure à la moyenne ; il faut cependant noter que c’est la capacité de l’hôtellerie économique qui a le plus augmenté ces dernières années.

L’effet d’impulsion engendré par les infrastructures de transport sur la mobilisation des acteurs est très importante. Le tunnel sous la Manche, semble avoir partiellement effacé les anciens clivages entre agglomérations portuaires et renforcé de façon notable l’identité littorale.

⁹ “ Le savoir plaire ” est avant tout une valorisation du savoir faire touristique régional qui a ses exigences et ses règles. Elle a trois ambitions : la qualité de l’accueil, la qualité des services, et la participation active aux actions de promotion de la région.

Conclusion

Les nouvelles grandes infrastructures de transport sur le continent, la manipulation des passagers maritimes, les liaisons ferroviaires à grande vitesse, et surtout le tunnel sous la Manche, posent une question de fond : la région Transmanche pourra-t-elle capter une part grandissante de ces nouveaux flux, ou s'orienteront-ils plus, et plus vite à l'intérieur du continent, plus au sud et plus à l'est. Déjà de nombreux projets de développement économique et touristique sont mis en place pour donner une image attractive de la zone afin d'y prolonger le séjour des touristes.

L'exemple du projet " Mission Côte d'Opale " peut être cité : il montre que des efforts de coordination et de coopération sont mis en oeuvre, avec les différents acteurs de la région afin d'établir une démarche de développement touristique. De son côté, Eurotunnel a annoncé son attention de présenter d'ici l'an 2000, un avant projet portant sur la réalisation d'un second lien fixe entre la France et la Grande Bretagne. Cette décision entre dans le cadre du traité de concession signé en 1986, qui stipule qu'Eurotunnel doit présenter un autre projet de lien Transmanche. L'avenir de la zone Transmanche réserve probablement encore bien des évolutions surprenantes, à la hauteur des enjeux économiques et sociaux de cette région déjà fortement influencée historiquement et géographiquement par l'Europe.

Bibliographie

Guide Statistique du tourisme de la Normandie - 1999

Rapport annuel 1998 - Eurotunnel

Fréquentation touristique extra-régionale en Bretagne d'avril à septembre 1997 - Observatoire Régional du tourisme de Bretagne - Enquête cordon 1997 - La clientèle britannique

Le tourisme en Bretagne - Bilan de saison N°3 - décembre 1998

Statistiques portuaires année 1997 - Port de Calais

Statistiques portuaires année 1998 - Port de Calais

De la terre à la mer - Brittany Ferries

Atlas Transmanche - Projet Atlas Transmanche mise en place par l'Université de Caen sur Internet

Etude réalisée par Céline ALIA

Direction du tourisme

Bureau de la Stratégie

Mai 2000
