

CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

Eléments d'appréciation de la situation et des perspectives
de l'Armement français sur le Transmanche

7 Octobre 1981

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

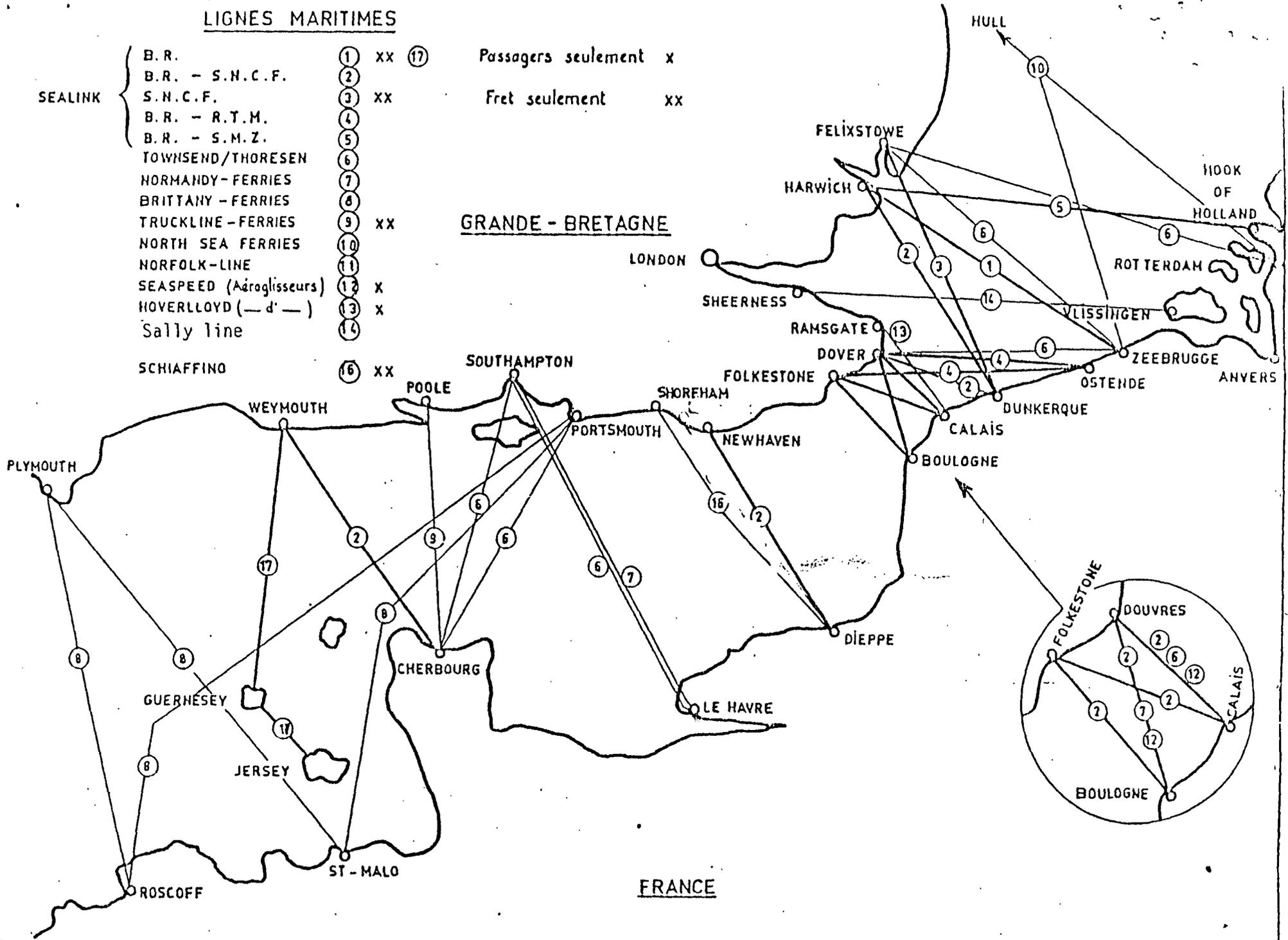
Ré:

**CDAT
8132**

LIGNES MARITIMES

SEALINK	B. R.	①	XX	⑰	Passagers seulement	x
	B. R. - S. N. C. F.	②				
	S. N. C. F.	③	XX		Fret seulement	XX
	B. R. - R. T. M.	④				
	B. R. - S. M. Z.	⑤				
	TOWNSEND/THORESEN	⑥				
	NORMANDY-FERRIES	⑦				
	BRITTANY-FERRIES	⑧				
	TRUCKLINE-FERRIES	⑨	XX			
	NORTH SEA FERRIES	⑩				
	NORFOLK-LINE	⑪				
	SEASPEED (Aéroglosses)	⑫		X		
	HOVERLLOYD (-d'-)	⑬		X		
	Sally line	⑭				
SCHIAFFINO	⑯	XX				

GRANDE - BRETAGNE



FRANCE

D'un point de vue nautique, l'étroitesse du plafond du chenal et les faibles dimensions de la zone d'évitage rendront délicates les manoeuvres des grands navires en raison de la fréquence des vents de Nord à Nord-Est souvent forts sur cette côte.

Les conséquences sur les trafics passagers des ports voisins, dans un contexte caractérisé par le ralentissement de la croissance du trafic transmanche, seront sensibles, contrairement aux conclusions de l'étude d'impact effectuée par la D.D.E. du Calvados et la C.C.I. de Caen, qui reposent sur l'hypothèse du maintien jusqu'en 1986 au moins d'un taux de croissance du trafic passagers de 10,5% par an.

Enfin, il ne serait pas conséquent de mettre en oeuvre ce projet sans avoir la certitude que la nouvelle passerelle sera exploitée par un armement français d'une part et dans des conditions économiques saines compte tenu de la distance qui sépare Caen des ports anglais, d'autre part.

I- La problématique du trafic Transmanche

A- Les données fondamentales de ce trafic

1- un trafic complexe

Le trafic maritime transmanche est caractérisé par la coexistence et l'imbrication de plusieurs marchés d'une part, l'importance prépondérante des lignes du Pas-de-Calais d'autre part.

a) On distingue en premier lieu un marché des passagers et véhicules de tourisme accompagnés, qui est empreint d'une forte saisonnalité et a connu une expansion rapide au cours de la décennie passée. En 1980, on a été transportés sur l'ensemble des lignes franco-anglaises 12,6 millions de passagers et 1,9 million de véhicules accompagnés.

Cette activité est très saisonnière, puisque 60 à 70% des passages sont effectués entre le 15 juin et le 15 septembre.

La clientèle reste principalement d'origine britannique (75% à 80%) et la proportion de passagers automobilistes, qui est d'environ 50% du nombre total de passagers sur les lignes du détroit, s'élève à 65 - 80% pour les lignes implantées à l'Ouest de Dieppe.

Parallèlement au transport maritime des passagers, il existe un important marché du fret, le transport des marchandises importées ou exportées par la Grande-Bretagne pouvant être fait en utilisant des camions (accompagnés de leurs chauffeurs), des remorques non accompagnées, des wagons de chemin de fer ainsi que des conteneurs.

Enfin, s'est développé au cours de la dernière décennie un trafic non négligeable de véhicules automobiles neufs.

L'annexe 1 décrit l'évolution du trafic transmanche au cours de la période 1971-1980 et fait apparaître les taux de croissance annuels moyens sur différents marchés :

- passagers (piétons + automobilistes) :	+ 10 %
- véhicules de tourisme accompagnés :	+ 7,7 %
- marchandises :	
- wagons :	+ 3,4%
- roulage :	+ 17 %
- conteneurs :	+ 2,2 %

Il en ressort que, durant la période examinée, les deux marchés porteurs ont été ceux du fret roulier (y compris les véhicules automobiles neufs) et des passagers.

b) La ventilation géographique de ces flux de trafic montre la prédominance des lignes du Pas-de-Calais, l'axe-Calais-Douvres restant en particulier la "voie royale" du Transmanche, en dépit du développement des lignes de l'Ouest.

.../...

L'étude géographique des flux attachés à chacun des marchés en 1971, 1975 et 1980 (annexe 2) montre que le trafic passagers continue à être largement concentré (75%) sur le détroit (lignes de Dunkerque incluses).

L'expansion des lignes de l'Ouest, au départ de Cherbourg, St. Malo et Roscoff est particulièrement nette en matière de transport de fret roulier (1,7% du trafic total en 1971, 18,2% en 1980).

Ce sont les lignes du centre, au départ de Dieppe et du Havre font les frais des succès commerciaux des lignes de l'Ouest et du maintien des positions de celles du détroit, les parts de marché des lignes du centre ayant évolué comme suit :

	1971	1980	variation en % marché
passagers	16,6%	14%	- 2,6%
véhicules accompagnés	20,8%	15%	- 5,8%
fret roulier	45 %	24,1 %	-20,9%
conteneurs	11,7%	0,4%	-11,3%

c) La répartition géographique des flux de trafic est évidemment liée à la distance de chacune des lignes (annexe 3), ce facteur ayant pris une importance croissante avec la hausse considérable du prix des soutes.

Les lignes les plus courtes sont :

- Calais-Douvres : 21 milles nautiques
- Calais-Folkestone : 26 " "
- Boulogne-Douvres : 26 " "

Les lignes les plus longues sont :

- ST. Malo-Portsmouth : 143 milles nautiques
- Roscoff-Plymouth : 96 " "

2- Des flottes relativement diversifiées et d'importances inégales

Les flottes en présence, sont le respect de l'importance relative attachée par chacun des pays riverains de la Manche à ces liaisons maritimes et la traduction de l'intérêt apporté par les armements des deux pays à un marché en croissance rapide depuis dix ans.

a) L'annexe 4 décrit les navires, essentiellement des transbordeurs, actuellement en service sur la Manche. Ces navires sont au nombre de 38. Le pavillon britannique en compte 20 et le pavillon français 17, y compris les deux navires qui sont propriété de filiales françaises d'armements britanniques, le Léopard (Normandy Ferries France) et le St. Eloi (A.L.A.), et le Côte-d'Azur qui sera prochainement mis en service la S.N.C.F..

Un navire battant pavillon finlandais , le Viking V, dessert la ligne Dunkerque-Ramsgate depuis quelques mois.

La supériorité numérique du pavillon britannique sur la Manche se traduit par des capacités offertes très nettement supérieures à celles du pavillon français.

L'annexe 4.3 mentionne les capacités des armements français et anglais et ses résultats globaux sont repris dans le tableau suivant :

	: Passagers (nombre de)	: Voitures (nombre de)	: Fret roulier (nombre de RO-RO 12 m)
Capacité totale des navires Transmanche	: 34.992	: 7.080	: 1.310
Pavillon français	: 34,8%	: 33%	: 42,2%
Pavillon britannique	: 61,2%	: 62,8%	: 55,5%
Autre pavillon	: 4 %	: 4,2%	: 2,3%

Si l'on ajoute aux capacités des navires celles des aéroglisseurs en service sur le Pas-de-Calais, les chiffres précédents deviennent :

	: Passagers	: Voitures	: Fret roulier
Capacité totale navires + aéroglisseurs	: 37.384	: 7.381	: id
pavillon français	: 33,7 %	: 32,2%	: id
pavillon britannique	: 62,6%	: 63,7%	: id
autre pavillon	: 3,7%	: 4 %	: id

Le pavillon britannique dispose donc des deux-tiers des capacités de transport en service sur la Manche (Côte d'Azur inclus), avec, en outre, la facilité qu'offre pour remplacer des navires défectueux ou ajuster les capacités aux besoins la possession de flottes nombreuses par Sealink U.K et le groupe European Ferries (Townsend-Thoresen).

Globalement, les capacités des navires battant pavillon britannique sont quasiment le double de celles du pavillon français.

.../...

c) La flotte britannique est aussi plus récente que la flotte française ainsi que le met en évidence le tableau suivant qui trace la "pyramide des âges" des flottes en présence :

année de première mise en service des navires

en nombre de navires et en pourcentage	avant 1960	1960-1965	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981	TOTAL
Flotte française	1 5,9%	2 11,8%	5 29,4%	4 23,5%	4 23,5%	1 5,9%	17 100%
Flotte britannique	1 5%	3 15%	2 10%	7 35%	5 25%	2 10%	20 100%

Il apparaît que 30% seulement des unités britanniques ont été mises en service avant 1971, alors que 47% des navires français sont âgés de plus de 10 ans.

Si l'on considère la capacité passagers des deux flottes, on observe que les navires de plus de dix ans d'âge représentent 21,7% de la capacité passagers de la flotte anglaise et 54,5% de celle de la flotte française. (annexe 4.4).

La flotte française de transbordeurs, qui appartient principalement à la S.N.C.F. (62,3% des capacités passagers) est donc beaucoup plus vieille que son homologue britannique puisque les chiffres précédents tiennent compte de l'entrée en service prochaine du côté d'Azur

3- Des exploitations aux résultats précaires

a) La rentabilité des lignes exploitées est fonction de nombreux facteurs parmi lesquels la faible longueur de la ligne et la bonne desserte routière/ferroviaire des ports d'embarquement et de débarquement apparaissent essentiels, sans être pour autant suffisants.

Mais la poursuite de la "guerre tarifaire" qui a débuté en janvier 1980 avec la rupture des accords Sealink-European Ferries en matière de transport des véhicules accompagnés rend de plus en plus aléatoire la rentabilité des lignes passagers sur la Manche, à l'exception possible de celles du détroit.

.../...

Le groupe European Ferries lui-même a reconnu récemment avoir perdu £ 9,3 millions (90 MF) durant la première moitié de l'année 1981 dans activités sur la Manche.

L'autre armement privé britannique P; & O - Normandy Ferries a enregistré au cours de la même période une perte de £ 5,2 millions (50 MF), dont le montant important rend incertain le maintien des Normandy Ferries sur la ligne du Havre à Southampton, dans un contexte caractérisé par les visées des European Ferries sur Sealink U.K.

En ce qui concerne les armements français, la situation est actuellement la suivante :

1- L'armement Naval de la S.N.C.F. enregistre des résultats déficitaires sur toutes les lignes qu'il exploite, dans le cadre des accords Sealink ou en dehors desdits accords (annexe 5).

Les lignes les plus déficitaires sont :

* - Dieppe-Newhaven : - 19 MF en 1980. Cette ligne est exploitée en compte commun avec Sealink U.K. (2/3 S.N.C.F. et 1/3 Sealink U.K. environ) moyennant une compensation par la S.N.C.F. du surcoût du personnel navigant français supporté par son partenaire.

Ce système de compensation, valable jusqu'à la fin de 1981, coûte environ 2 MF par an à la S.N.C.F., soit une somme d'un montant inférieur à celui de la perte qu'aurait supportée la S.N.C.F. en acceptant la demande de Sealink U.K. de transformer le compte commun en pool de recettes brutes.

Après avoir quasiment atteint l'équilibre avant amortissements en 1979, les résultats de la ligne Dieppe-Newhaven sont devenus très mauvais en 1980 et 1981, conduisant Sealink U.K. à dénoncer les accords avec la S.N.C.F. afin de se retirer de cette ligne à la fin de 1981.

La ligne Dieppe-Newhaven est l'exemple-type d'une ligne longue qui est victime de la proximité de lignes courtes, en l'occurrence celles du détroit : malgré des taux de remplissage satisfaisants, l'équilibre financier n'est pas atteint, car il n'est pas possible de s'écarter beaucoup des tarifs en vigueur sur le détroit, malgré la longueur double de la ligne de Dieppe. La recherche de l'amélioration des résultats a conduit à une utilisation intensive du navire britannique SENLAC, moins coûteux que les navires français.

Il est à noter que les clés de partage des recettes et dépenses 19/56e pour Sealink U.K. et 37/56e pour la S.N.C.F. ont été déterminées au XIXe siècle et sont fondées sur les longueurs respectives des tronçons français et anglais d'une voie ferrée reliant Paris à Londres via Dieppe et Newhaven.

.../...

Un retrait de Sealink U.K. de la ligne Dieppe-Newhaven pourrait conduire la S.N.C.F. à abandonner sa participation de 50% à l'exploitation de Cherbourg-Weymouth par un navire britannique. Par ailleurs, le retrait de Sealink pose le problème de l'avenir des trois navires Valençay, Villandry et Seniac qui sont en copropriété (2/3 S.N.C.F., 1/3 Sealink U.K.).

* Dunkerque-Felixstowe: - 6,2 MF en 1980.

Cette ligne réservée au fret conteneurisé est exploitée seulement par la S.N.C.F. avec le navire Transcontainer I, Sealink U.K. exploitant une ligne concurrente entre Harwich et Zeebrugge.

Le maintien de cette ligne déficitaire dont un seul client Merzario, fournit 60% du trafic, a été obtenu en 1979 grâce aux efforts conjugués de Merzario, des personnels et de l'E.P.R. du Nord Pas-de-Calais qui a versé une subvention de 3 MF.

L'insuffisance du trafic à l'importation, la mauvaise conception générale du navire, et l'absence de postes de manutention verticale à Felixstowe disponibles pour le Transcontainer I ont conduit la S.N.C.F. à envisager la fermeture à la fin 1981 d'une ligne, qui n'est pas utilisée par la Compagnie Nouvelle de Conteneurs, filiale spécialisée de la S.N.C.F. (C.N.C. préfère utiliser les services de Townsend-Thores entre Calais et Douvres) et dont la perte de 1980 atteint 26% du chiffre d'affaires.

L'échec de cette tentative était probablement inévitable compte tenu du refus de Sealink U.K., propriétaire du port de Harwich, d'y accepter des escales du Transcontainer I.

* Les lignes du détroit sont circonscrites dans le quadrilatère Calais-Boulogne-Douvres-Folkestone. Leur exploitation est faite dans le cadre d'un pool de recettes avec Sealink U.K., dont les clés de partage sont de 30,8% pour la S.N.C.F. et 69,2% pour son partenaire.

Aux termes des accords de pool, la S.N.C.F. s'engage à faire 30,8% du nombre de traversées prévues par le budget du pool, dont la comptabilité est tenue par Sealink U.K.

La S.N.C.F. reste légèrement en deçà du nombre de traversées prévues sur le détroit, puisqu'elle n'y possède que deux navires (Chantilly et Chartres) sur sept, soit 28,6% de la flotte seulement.

.../...

Les accords précisent également que chacun des partenaires doit effectuer les liaisons maritimes prévues avec des navires "équivalents", et Sealink U.K. affirme à cet égard que le Chantilly (1966) est trop âgé pour être considéré comme équivalent aux modernes ST. Anselm (1980) et ST. Christopher (1981).

L'amélioration des résultats de l'exploitation des lignes du détroit (-6,4 MF en 1980) passe, d'après la S.N.C.F., par le nécessaire relèvement des tarifs et la concentration des moyens sur l'axe Calais-Douvres (trafics de véhicules accompagnés et de véhicules routiers).

* Dunkerque-Douvres - Cette ligne d'importance fondamentale pour la S.N.C.F. car destinée aux liaisons ferroviaires, est exploitée dans le cadre de Sealink avec deux navires armés par la S.N.C.F., le ST. Germain (1951), qui lui appartient, et le ST. Eloi (1975), qui est propriété de la Société A.L.A., filiale française des British Railways.

La vocation de cette ligne sera davantage le transbordement des wagons de marchandises après la suppression des installations du ST. Germain destinées aux passagers, ce qui se traduira par une diminution des effectifs embarqués (39 ADSG).

La S.N.C.F. considère en effet qu'il convient de spécialiser Dunkerque dans le transport de wagons de marchandises, les passagers ayant à leur disposition les ports de Calais et Boulogne.

Les résultats négatifs de la ligne Dunkerque-Douvres n'ont de sens que si on les rapproche des résultats ferroviaires de la S.N.C.F. qui assure faire des bénéfices non négligeables sur la partie ferroviaire du transport de ces marchandises.

A Dunkerque, la S.N.C.F. est représentée par l'A.L.A., qui plus de ses activités de transitaire, assure l'administration et la gestion des marins et des navires pour le compte de la S.N.C.F. Le contrat qui lie la S.N.C.F. à cette société peut être dénoncé annuellement avec un préavis de neuf mois.

* Ligne Cherbourg-Weymouth : Cette ligne est exploitée avec Sealink U.K., chacun des partenaires ayant une participation égale aux résultats. Cette exploitation est conçue principalement pour gêner le concurrent qu'est Townsend-Thoresen, présent à Cherbourg et sur le détroit. Elle n'a pas de fondement ferroviaire et la S.N.C.F. a fait de sa participation à cette exploitation un argument pour préserver l'exploitation en compte commun de la ligne Dieppe-Newhaven.

La S.N.C.F. pourrait donc s'en retirer à la suite du retrait de Sealink U.K. de la ligne de Dieppe

.../...

* L'exploitation du Naviplane N 500 : La mise en service en juillet 1978 par la S.N.C.F. du Naviplane N 500 "Ingénieur Jean Bertin" dans le cadre des accords de pool Seaspeed n'a pas été suivie du succès que l'on pouvait attendre au vu des performances réalisées par les appareils britanniques de B.R.H.L. et d'Hoverlloyd.

Bien au contraire, l'exploitation du Naviplane a été entravée par de nombreux incidents techniques de sorte que le nombre de traversées réalisées par le N 500 est toujours resté très en deçà des prévisions.

Résultats physiques de l'exploitation du N 500

	1978	1979	1980	1981	TOTAL
Traversées effectuées	344	1.101	1.365	1.330	4.140
passagers transportés	54.400	164.303	208.500	241.000	668.203
véhicules transportés	10.150	29.600	26.500	29.000	95.250

En termes financiers, cette exploitation s'est soldée par des déficits importants et croissants (avant amortissements) : 22,9 MF en 1978, 33,4 MF en 1979 et 34,2 MF en 1980. Il convient de remarquer, en outre, que si la S.N.C.F. a payé une partie du déficit engendré par l'exploitation des aéroglisseurs britanniques de 1967 à 1977, son partenaire au sein de Seaspeed n'a rien supporté des pertes générées par celle du Naviplane, car l'accord de pool a été modifié, à la demande de la S.N.C.F., pour exclure les dépenses du partage.

2- la B.A.I. exploite des lignes, dont les résultats ne sont pas connus avec précision en raison de l'absence de comptabilité analytique. Il apparaît néanmoins que les lignes Roscoff-Plymouth et St. Malo-Portsmouth, dont l'exploitation est permanente en dépit du caractère saisonnier du trafic peuvent difficilement être rentables actuellement.

La B.A.I. considère que les lignes d'Espagne et d'Irlande sont en revanche rentables, particulièrement la première.

3- Les lignes au départ de Cherbourg ont l'avantage d'être beaucoup moins longues que celles du Havre ou de Bretagne. Truckline, qui exploite une ligne de fret entre Cherbourg et Poole obtient des résultats satisfaisants, alors que les armements qui transportent des passagers subissent actuellement des pertes en raison du niveau déprimé des tarifs (Townsend-Thoresen et Sealink).

4- La Société Schiaffino dessert une ligne entre Dieppe et Shoreham avec un navire. Après avoir enregistré de lourdes pertes, Schiaffino paraît devoir atteindre l'équilibre de son exploitation en 1981 les principaux facteurs de son redressement ayant été la mise en service de la nouvelle passerelle en juillet 1981 et les grèves qui ont affecté le port de Southampton.

En outre, la distance entre Paris et Londres via Dieppe et Shoreham n'est que de 270 Kms alors qu'elle est de 400 Kms environ si l'on passe par Calais et Douvres.

Mais le coût très élevé de la manutention à Dieppe pourrait compromettre cette amélioration sensible mais précaire.

5- Les lignes au départ du Havre ne sont plus desservies par l'armement français. Les deux entreprises britanniques présentes sur les liaisons le Havre-Southampton et le Havre-Portsmouth subissent de lourdes pertes financières sans qu'aucune n'ait accepté à ce jour de se retirer. Mais le déclin du port de Southampton au profit de Portsmouth, le rapprochement Sealink-European Ferries et les difficultés générales du groupe P & O pourraient conduire Normandy Ferries à se replier sur Boulogne-Douvres en quittant le Havre.

b) La médiocrité des résultats d'exploitation des lignes met la plupart des armements français dans des situations financières difficiles.

* L'Armement Naval de la S.N.C.F. a enregistré de très mauvais résultats en 1980 avec une perte d'exploitation qui a atteint 74 MF (dont 34 MF imputés au service d'aéroglesseurs). La perte prévue en 1981 (36 MF avant amortissements et profits de cession) met cet armement dans une situation rendue encore plus difficile par la perspective d'une fusion entre Sealink U.K. et European Ferries, qui le laisserait sans partenaire sur le territoire britannique, où, conformément aux divers accords qui forment le "pool Sealink", l'Armement Naval de la S.N.C.F. n'a jamais exercé d'action commerciale autonome.

N'ayant pas investi à l'époque où son armement naval était bénéficiaire, la S.N.C.F. se trouve dans une situation commercialement vulnérable, financièrement mauvaise et ^{avec} une flotte que la prochaine mise en service du Côte d'Azur ne suffira pas à rajeunir.

* La B.A.I. (Brittany Ferries) qui a enregistré en 1980 une perte supérieure à 11 MF est dans une situation extrêmement difficile, qui a nécessité l'intervention des Pouvoirs Publics. Cette entreprise à la croissance rapide exploite depuis 1974 des lignes longues affectées d'un profond caractère saisonnier, avec un matériel naval parfois inadapte et une structure financière déséquilibrée.

.../...

La stagnation de son trafic de passagers, la baisse générale de celui du fret et la guerre tarifaire ont mis un terme aux espoirs de stabilisation d'une entreprise à la vocation régionale fortement affirmée - (Annexes 6.1 et 6.2).

* Truckline Ferries France malgré ses bons résultats commerciaux et financiers n'a pas encore effacé les pertes enregistrées depuis le début de ses activités en 1978. (Annexes 6.3 et 6.4).

* La Société Schiaffino est dans une situation assez précaire après avoir subi des pertes importantes durant les trois derniers exercices (Annexes 6.5 et 6.6).

B- Analyse des contraintes

1- Les contraintes physiques

a) Les contraintes nautiques sont essentiellement imputables aux marées et aux distances, celles-ci déterminant le nombre de traversées quotidiennes et celles-là les horaires, lorsque les ports desservis sont pourvus d'écluses et de bassins à flot (Shoreham, ST. Malo). Par exemple, Townsend-Thoresen peut effectuer avec ses trois navires rapides et à grande capacité 15 traversées quotidiennes dans chaque sens du détroit entre Calais et Douvres.

A l'inverse, les navires de Sealink ne peuvent assurer que deux rotations par jour entre Dieppe et Newhaven et leur taille est limitée par les caractéristiques des ports de Dieppe et de Newhaven.

De même, la longueur de la ligne ST. Malo-Portsmouth (153 milles) ne permet de faire que deux rotations par jour, alors que la B.A.I. peut en effectuer trois entre Roscoff et Plymouth (96 milles).

b) Les contraintes portuaires, outre les incidences des marées sont déterminées par les configurations des ports, des chenaux d'accès, l'état et la disponibilité des installations portuaires (passerelles à un ou deux niveaux, éventuellement moyens de levage) ainsi que par la qualité des dessertes routières et ferroviaires.

On peut résumer ces contraintes comme suit :

* Dunkerque : Dunkerque est le seul port français doté d'une rampe équipée de rails, mais la S.N.C.F. considère que, plutôt que de faire de Dunkerque un troisième port du transmanche dans le Nord de la France, serait préférable de construire à Calais une rampe équipée de rails pour concentrer ses activités du détroit, selon la stratégie qui a réussi à Townsend-Thoresen.

.../...

* Felixstowe : Ce port, qui appartient aux European Ferries, donne la priorité aux mouvements des navires long-courriers et ne s'intéresse pas au trafic transmanche. La S.N.C.F. n'y dispose que de moyens peu satisfaisants.

* Douvres : Ce port possède une passerelle à deux niveaux afin d'accueillir les nouveaux transbordeurs. En revanche les dimensions du ferry-dock limitent la longueur des navires train-ferries .

* Calais : Pendant de Douvres sur le "continent", Calais n'impose aucune contrainte de longueur ou de tirant d'eau.

En outre, ce port est le seul port français équipé d'une passerelle à deux niveaux et donc capable d'accueillir les transbordeurs les plus modernes.

La construction d'une nouvelle rampe dotée de rails serait toutefois difficile.

* Boulogne : Ce port impose aux navires une limite de tirant d'eau et manque de place pour construire une rampe à deux niveaux. Une correspondance ferroviaire est organisée pendant l'été avec Folkestone.

* Folkestone : Ce port appartient à Sealink U.K. et le tirant d'eau des navires y est limité. Il ne possède qu'une seule rampe qui est dotée de rails.

* Newhaven : Ce port difficile appartient aussi à Sealink; le tirant d'eau des navires y est limité ainsi que leur longueur en raison des dimensions réduites du bassin d'évitage.

* Dieppe : le tirant d'eau des navires y est limité à 4,20m et leur longueur à 118 mètres.

La S.N.C.F. n'y dispose que d'une seule rampe dans son enceinte, où elle emploie 23 personnes à la manutention. Elle pourrait aussi utiliser la nouvelle rampe, mais devrait alors employer des dockers, qui sont une main d'oeuvre plus onéreuse que les cheminots.

* Shoreham : Ce port à écluses ne permet pas d'avoir des horaires réguliers et ne peut donc accueillir aisément des Services Passagers.

* Le Havre, Southampton, Cherbourg et Portsmouth ne présentent pas de contraintes particulières.

* St. Malo est un port d'accès difficile où la taille et le tirant d'eau des navires sont limités et qui est équipé d'écluses.

* Roscoff ne peut accueillir de grands navires

.../...

2- Les contraintes commerciales

a) Les contrats existants sont à l'origine de contraintes diverses. En matière de recrutement de fret et de passagers, les accords Sealink, par exemple, ne permettent pas à la S.N.C.F. d'avoir une action commerciale en Grande-Bretagne. Les passerelles sont aussi l'objet de contrats qui tendent à établir des priorités ou des exclusivités. La "banalisation" des rampes de certains ports comme Calais n'en est que plus remarquable.

Tandis que les armements s'efforcent d'obtenir des priorités d'accostage ou des exclusivités, les ports cherchent à attirer le maximum d'armements. A cet égard, la S.N.C.F. est considérée comme un client captif par certains ports, en particulier Calais et Boulogne, où elle supporte des tarifs supérieurs à ceux qui sont proposés aux armements britanniques en matière de lamanage.

Enfin, les contrats qui lient les ports aux armements contiennent parfois des garanties de recettes, accordées par l'armement client à un port qui a effectué des travaux d'équipement importants. La S.N.C.F. et Sealink U.K. ont ainsi accordé des garanties de recettes aux ports de Douvres et de Boulogne pour obtenir la construction des installations nécessaires aux aéroglisseurs.

b) Les principales contraintes en matière commerciale restent cependant les effets de la concurrence acharnée qui oppose les armements présents sur la Manche.

L'agressivité commerciale des Normandy Ferries et la dénonciation de l'accord de tarif entre Sealink et European Ferries en matière de transport des véhicules accompagnés sont à l'origine d'une "guerre tarifaire", dont les conséquences sont très lourdes.

Ainsi l'évolution des recettes unitaires du pool Sealink sur le détroit de 1978 à 1980 ont évolué de la façon suivante, en Livres Sterling 1980 :

£ 1980	Piétons	Véhicules accompagnés	RO-RO
1978	6,4	46,8	168,6
1979	5,8	47,2	171,6
1980	5,2	40,5	165

La recette unitaire par piéton et par unité de roulage, exprimée en monnaie constante, a donc décru constamment entre 1978 et 1980 sans augmentation parallèle de la productivité.

Les ristournes faites par les armements atteignent actuellement 60 à 70% des tarifs théoriques.

L'année 1981 marquera vraisemblablement le paroxysme de cette guerre tarifaire, et les pertes des principaux transporteurs maritimes sont telles qu'un relèvement des tarifs devrait intervenir en 1982.

Des contraintes que l'on peut qualifier de commerciales naissent également de l'évolution des parités monétaires. Compte tenu du fait que la plupart des passagers sont d'origine britannique et paient en livres, une hausse du cours de la devise britannique est favorable aux armements français dont elle améliore les résultats. De même, quand la livre sterling est forte le différentiel de coût entre les deux pavillons s'amenuise sensiblement.

Le cours de la Livre est passé de 8,65 Francs en novembre 1979 à 11,6 Francs en février 1981 puis est retombé depuis aux environs de 10 Francs.

3- Les contraintes financières

a) Les armements français présents sur la Manche sont, à l'exception de la S.N.C.F., des entreprises privées pour lesquelles l'équilibre des comptes et la rentabilité du capital investi sont des impératifs qu'elles ne peuvent négliger sauf à disparaître dans des délais assez rapides.

Un investisseur du secteur privé ne peut pas ne pas être sensible aux incertitudes qui affectent l'évolution d'un marché qui présente actuellement une certaine capacité excédentaire de navires et des tarifs trop faibles pour permettre de couvrir les charges d'exploitation et celles de capital et donc, à fortiori, d'offrir une quelconque rémunération aux capitaux qu'il investirait dans ce secteur d'activité.

b) Cependant, deux armements présentent un certain caractère d'intérêt général, la S.N.C.F. en tant qu'entreprise publique et, dans une moindre mesure, la B.A.I., en tant qu'entreprise à la vocation régionale affirmée dès l'origine.

La conciliation de l'intérêt général et de la nécessité de parvenir à un équilibre financier de l'exploitation soulève des difficultés bien connues et c'est aux Pouvoirs Publics qu'il appartient de définir les missions et les objectifs de l'Armement Naval de la S.N.C.F.

II - LES CHOIX

A - Les enjeux

1 - Les enjeux nationaux

a) Les enjeux maritimes sont de deux ordres ; les uns sont relatifs à la place du pavillon et de l'armement français; sur la Manche, les autres à la desserte des ports français dans le cadre des exigences d'une politique d'aménagement du territoire.

. Les annexes 1.1 à 1.8 donnent l'évolution des parts des marchés de passagers, des véhicules accompagnés, du fret roulier et des conteneurs détenues par les divers armements français et britanniques de 1971 à 1975. Dans ces tableaux la SNCF et Sealink UK sont confondus sous l'appellation commune de Sealink.

En dissociant la SNCF de son partenaire britannique dans Sealink, on obtient les parts de marché du Transmanche détenues par les armements français durant la décennie 1971-1980 (annexe 1.9).

Les chiffres obtenus sont repris partiellement dans le tableau suivant :

	: 1971	: 1975	: 1980	: Variation 1971-1980
Passagers	: 21,8 %	: 23,3 %	: 20,3 %	: - 1,5 %
Véhicules accompagnés	: 20,2 %	: 20,8 %	: 20 %	: - 0,2 %
Fret roulier	: 25,9 %	: 34,3 %	: 31,5 %	: + 5,6 %
Conteneurs	: 32,9 %	: 27,9 %	: 39,5 %	: + 6,6 %

De 1971 à 1980, la part du marché des passagers et des véhicules accompagnés détenue par l'armement français diminue légèrement et reste proche de 20 % alors que sa part du marché du fret roulier ou conteneurisé, augmente sensiblement en raison principalement des succès de Truckline, qui en 1980, avait conquis 11 % du marché du fret roulier (annexe 1.6) et 20 % de celui des conteneurs (annexe 1.8).

Le rapport de forces entre les armements présents sur la Manche reste donc cependant favorable aux Britanniques.

. Les nécessités de l'aménagement du territoire peuvent conduire par ailleurs, à envisager les problèmes liés aux dessertes transmanche avec une optique quelque peu différente, et le souci de conserver aux différents ports de notre façade maritime nord-Ouest une activité de cette nature peut s'opposer à la recherche d'une concentration de nos moyens navals sur quelques axes prioritaires en vue d'obtenir l'équilibre financier des exploitations.

.../...

Ce conflit peut être rendu plus aigu par la situation particulière d'un port comme Dieppe, qui a perdu récemment une part importante de son trafic maritime.

Enfin, il y a la situation d'un port comme le Havre, qui ne fait plus actuellement l'objet d'une desserte maritime de la Grande-Bretagne par un armement français, la présence nationale n'y étant assurée que par le "Léopard", navire qui appartient à la filiale française d'un armement britannique.

b) Les enjeux commerciaux sont de deux ordres.

. En premier lieu, la desserte maritime de la Manche ne peut être étudiée indépendamment des questions relatives aux transports terrestres et, plus particulièrement, des problèmes posés par le développement du trafic routier de marchandises.

La croissance de la part relative de la route dans le transport terrestre des marchandises, qui s'est faite au détriment du rail, pose deux types de problèmes. D'une part, le trafic de camions est coûteux en matière d'équipements publics, d'autre part sa mobilité extrême, contrairement au trafic ferroviaire, lui permet d'avoir des exigences tant en matière d'infrastructures routières que de conditions de desserte maritime de niveaux de tarifs ou de délais de paiement qui en font un client difficile des ports et des armements nationaux.

Il n'est pas possible d'édifier une politique française du Transmanche sans tenir compte du caractère mouvant des flux de camions qui traversent la France à destination ou en provenance du Royaume-Uni. Par ailleurs, on peut rencontrer des cas d'intégration du transport maritime transmanche au trafic routier, comme celui de Normandy Ferries et de Ferrymasters, filiale de transport routier du groupe britannique P & O.

La présence des Normandy Ferries sur la liaison Boulogne-Douvres et l'agressivité commerciale et tarifaire de cet armement semblent en effet, directement liés aux exigences du développement de Ferrymasters, qui est l'un des plus importants transporteurs routiers européens et dispose de filiales en Allemagne et en Suède. Normandy Ferries, de même que North Sea Ferries en mer du Nord, n'est qu'un maillon d'une chaîne de transport intégrée capable d'offrir un service porte à porte à des prix extrêmement compétitifs. Normandy Ferries est ainsi dans une position qui n'est pas sans similitudes avec celle de l'Armement Naval au sein de la SNCF et son comportement, en particulier en matière tarifaire, ne peut qu'en être affecté.

. Les particularismes du transport terrestre doivent être soulignés car les politiques tarifaires susceptibles d'être suivies par les armements en présence sur la Manche ne sont pas neutres.

Aux conséquences géographiques liées à la mobilité des flux de trafics, il faut ajouter les risques de domination qui peuvent apparaître lorsque les tarifs sont maintenus artificiellement bas pendant une certaine période. La concurrence effrénée qui caractérise actuellement les liaisons transmanche a pour conséquence l'apparition de lourdes pertes chez tous les armements en compétition, mais ces pertes sont plus difficiles à supporter par les entreprises faibles que par de grands armements aux activités diversifiées.

.../...

2 - Les enjeux armatoriaux : quelles stratégies pour les armements français ?

La volonté des Pouvoirs Publics de développer la participation du pavillon français aux trafics franco-britanniques doit tenir compte des situations particulières de chacun des armements français présents sur ce secteur. A cet égard, il est évident que les originalités de ces entreprises sont très prononcées et que les raisons de leur présence sur les liaisons transmanche sont très diverses.

a) L'armement naval de la SNCF, plus que les autres armements supporte le poids du passé en tant qu'héritier des anciennes compagnies ferroviaires privées, qui avaient créé des flottes de navires entre 1850 et afin d'assurer la correspondance des trains de part et d'autre de la Manche. Le choix de la plupart des lignes actuellement exploitées par l'Armement Naval de la SNCF remonte à cette époque, ainsi que la conception générale du rôle "Service de l'Armement Naval", orienté exclusivement vers la satisfaction des besoins ferroviaires.

L'Armement Naval de la SNCF exerce la quasi-totalité de ses activités en association avec SEALINK UK dans le cadre d'accords complexes et sous l'appellation commerciale de Sealink. L'ensemble de ces accords forme, semble-t-il, un mécanisme de domination d'autant plus difficile à contester qu'il est ancien.

Les résultats décevants de l'Armement Naval ne peuvent que conduire à s'interroger sur les missions, la structure et l'implantation géographique de ses services. La logique armatoriale exigerait de la SNCF une concentration de ses moyens navals sur quelques liaisons privilégiées et la dénonciation des accords Sealink, qui empêchent la mise en oeuvre d'une politique commerciale autonome. En revanche, les nécessités de l'activité ferroviaire de la SNCF conduisent à privilégier le statu-quo et le maintien des accords Sealink en essayant de limiter les prétentions de Sealink UK et des British Railways au coup par coup et sans mise en oeuvre d'une stratégie, donc l'élaboration resterait aussi vaine qu'inopportune aussi longtemps que prévaut une conception "ferroviaire" du transmanche.

Cette vision "ferroviaire" des liaisons transmanche peut aussi conduire à prôner le repli sur le détroit, dont les lignes peuvent être considérées comme étant les seules directement liées au trafic ferroviaire. Cette position a été adoptée en 1980 par la Cour des Comptes à la suite de l'examen des comptes et de la gestion du service de l'Armement Naval de la SNCF au cours des exercices 1977 et 1978.

Enfin, si la SNCF, société d'économie mixte, doit être appelée à concourir à un aménagement harmonieux du territoire national, sa présence doit alors être maintenue sur ses lignes actuelles, voire même étendue à d'autres.

b) La BAI Brittany Ferries est depuis plusieurs années à la recherche d'un second souffle, qu'elle a cru pouvoir trouver dans une expansion accélérée qui cherchait dans la course au chiffre d'affaires un équilibre financier hypothétique.

Ses difficultés actuelles ne peuvent que conduire à envisager son avenir différemment et donner la priorité à la consolidation d'un fonds de commerce non négligeable assis sur des positions portuaires intéressantes.

c) Truckline Ferries, après une brillante percée commerciale, qui donne, depuis peu, des résultats financiers honorables, doit, à l'évidence poursuivre dans la voie qui a été choisie d'un rééquilibrage vers l'Ouest des flux de camions et de véhicules neufs qui traversent la Manche.

Cet armement ne peut, en outre, rester indifférent au sort de la BAI à l'Ouest, des Normandy Ferries au Havre et au projet d'ouvrir une nouvelle ligne entre Caen - Ouistreham et l'Angleterre à l'Est de Cherbourg. Il doit être possible d'utiliser la réussite commerciale de Truckline pour améliorer les positions françaises dans les parties centrale et occidentale de la Manche.

d) L'Armement Schiaffino est à la fois présent à Dieppe et à Ostende. Il est avec la BAI l'un des deux armements français du Transmanche engagé sur des trafics tiers (Ostende - Douvres pour Schiaffino et Plymouth - Santander pour la BAI).

Son avenir reste très dépendant de celui de Sealink : un retrait complet de Sealink UK de la ligne Dieppe - Newhaven lui serait favorable, une nouvelle liaison effectuée par Sealink UK sans la SNCF avec d'autres moyens et dans d'autres conditions pourrait lui être dommageable.

Il n'apparaît pas impossible d'envisager une coopération entre cet armement et les autres armements français transporteurs de fret, c'est à dire principalement Truckline. Un tel rapprochement deviendrait vraisemblablement indispensable en cas d'absorption de Sealink UK par European Ferries.

B - Les orientations

Les difficultés rencontrées par les armements français et la diversité des situations ainsi que des moyens mis en oeuvre impose désormais une approche globale.

Cette approche globale sera mise au service d'objectifs exigeants et comportera une série d'actions coordonnées entre elles.

1 - Un objectif exigeant : consolider puis développer les positions françaises sur la Manche.

Cette politique devra tenir compte d'abord des données permanentes et des tendances récentes du trafic et notamment de l'évolution vers la concentration du trafic passagers sur le Détroit (3/4 des voyageurs) et d'autre part du déplacement du trafic routier vers le Centre et l'Ouest.

Elle devra en outre prendre en compte le recul relatif de Sealink et progrès réalisés par les armements français dans le contrôle du trafic routier.

L'objectif pour les armements français sera donc :

- de regagner le terrain perdu depuis 10 ans dans le trafic passagers notamment sur le Détroit,
- d'accroître encore leur participation dans le trafic de camions.

Un pourcentage global de 40 % du trafic peut leur être assigné comme objectif sans se dissimuler qu'un tel objectif ne peut être atteint que par être et suppose un renforcement de la flotte et de l'action commerciale.

..../

2 - Une série de moyens coordonnés

La mise en oeuvre de cette politique volontariste résultera d'une série d'actions coordonnées entre elles et qui ne dépendent pas seulement des Pouvoirs Publics : des 4 armements français présents sur la Manche 1 seul en effet est sous contrôle public.

a) Le rapprochement entre les armements français

De ce point de vue et quel que soit son caractère séduisant, l'idée d'un armement unique nationalisé transmanche présente moins d'avantages que d'inconvénients. Elle comporte en effet de sérieux risques de désengagement de certains armements, de démantèlement d'équipes commerciales, de surenchères de tous ordres, de pesanteurs administratives et sociologiques compte tenu de la diversité du réseau.

Envisageable peut-être au terme d'une évolution des armements français, la solution d'une Société Nationale Transmanche ne paraît donc pas de nature à renforcer rapidement le dispositif commercial ni à garantir le développement de la flotte sur la Manche.

La recherche de l'efficacité conduit plutôt à recommander la mise en oeuvre d'une politique commerciale concertée et coordonnée visant d'une part à renforcer les moyens en matériel en fonction de l'évolution du trafic et de la concurrence, et à unifier le plus possible la politique et les pratiques tarifaires. En bref, il s'agit d'opposer un "front" commercial français face à la domination de l'armement britannique.

En conséquence, il est recommandé un rapprochement des 3 armements privés complémentaires, BAI, Truckline et Schiaffino opérant sur la Manche Ouest et Centre, sous une forme à définir (vraisemblablement de GIE) compte tenu de l'activité "passagers" de la BAI. Cette coopération pourrait par exemple dans un premier temps se limiter aux seules activités fret de ces 3 armements et aux seuls car-ferries.

Simultanément pourrait être constituée une association des armements français de la Manche, chargée d'harmoniser dans un premier temps, les politiques et conditions tarifaires pour les transports de camions et de passagers et dans un second temps de jeter les bases d'un système de pool des recettes de fret, plus ou moins intégré, dans l'hypothèse d'une rupture des accords actuels "Sealink".

b) Le renforcement du potentiel des armements français

L'année 1981 a été marquée par de graves difficultés des 2 armements exploitant des navires à passagers, la SNCF et la BAI nécessitant dès l'été, l'examen des conditions du maintien en exploitation de diverses unités.

A la SNCF, au terme d'un examen approfondi des problèmes posés par l'exploitation de l'aéroglysseur N 500, la conversion du St-GERMAIN et le déficit du "TRANSCONTAINER I", diverses solutions ont été retenues, préservant l'emploi et les droits des personnels.

A la BAI, la persistance d'un déficit important qui menaçait fin septembre gravement l'avenir de la Compagnie a conduit les Pouvoirs Publics à rechercher, dans le cadre du CIASI, les conditions d'un sauvetage et d'un redressement de la BAI, en liaison avec la Direction et les actionnaires, banquiers et créanciers de cet armement. Une mission d'expertise commerciale et financière est en cours, destinée à proposer début novembre, les modalités d'une restructuration.

du capital et de l'exploitation de cette société, susceptibles d'assurer durablement son avenir, vraisemblablement avec le concours des collectivités locales de la Région de Bretagne.

En bref, et en préalable à toute action de renforcement, il s'agit actuellement, d'ici fin 1981, de sauvegarder l'emploi et le potentiel des deux armements français les plus importants sur la Manche.

Dès 1982, devrait être engagée une série de mesures de redéploiement et de développement de la flotte transmanche.

D'abord à la SNCF, où il convient d'urgence d'arrêter un plan d'act destiné à améliorer les conditions de desserte des 4 ports où elle est présente avec un matériel mieux adapté, et à des conditions économiques acceptables.

En cours d'élaboration, ce plan devrait examiner en particulier diverses possibilités telles que :

- L'amélioration de la desserte de Dieppe;
- L'amélioration de la desserte de 2 ports à vocation et à potentiel "passagers", incontestable, tels que Dieppe et Dunkerque, avec des navires mieux adaptés aux besoins du trafic;
- Le renouvellement d'unités vieillies ou obsolètes, telles que le "CHANTILLY" et surtout le "ST-GERMAIN".
- L'augmentation des capacités offertes sur le Détroit notamment à Boulogne, par la mise en service rapidement d'un navire supplémentaire, en renfort du "COTE D'AZUR" - notamment dans l'hypothèse d'une dénonciation unilatérale par le partenaire britannique du pool "SEALINK"

Ensuite, à l'Ouest où il est très souhaitable de développer l'activité fret et d'examiner les possibilités suivantes :

- amélioration des liaisons sur l'Irlande,
- mise en service d'une 3e unité entre Cherbourg et Poole,
- ouverture d'un service au départ du Havre ou ultérieurement de Ouistreham, dans l'hypothèse d'un retrait possible des Normandy-Ferries.

Il appartient donc aux 3 armements privés engagés sur le trafic Manche d'évaluer les chances et conditions d'exploitation de ces lignes, dont l'avenir dépend pour une large part de la restructuration du réseau de la BAI en cours d'études.

c) Ouvrir des négociations avec nos partenaires britanniques

Lors des entretiens franco-britannique des 10 et 11 septembre, le Président de la République a souligné en indiquant la reprise des travaux relatifs au tunnel sous la Manche qu'il fallait aussi veiller à préserver les intérêts maritimes.

Cette volonté doit déboucher sur 2 niveaux de négociations :

- le niveau gouvernemental avec lequel devra être abordé le double risque d'une concurrence anarchique suivie de l'apparition d'une situation de quasi monopole si European Ferries prend le contrôle de l'armement British Railways;

- le niveau commercial : il est recommandé à la SNCF, ou à la Conférence des armements français précédemment évoquée d'engager dans les meilleurs délais avec les armements anglais, d'une part TOWNSEND-THORSESEN et d'autre part NORMANDY FERRIES, une négociation commerciale visant d'abord à préserver l'essentiel des accords Sealink, en particulier, les accords de représentations réciproques, moyennant éventuellement certains réaménagements des pools, ensuite à fixer une répartition du trafic et des niveaux de tarifs plus conformes aux prix de revient.

CONCLUSIONS :

La participation de l'armement français aux trafics sur la Manche s'est détériorée au cours des cinq dernières années pour se situer à un niveau modeste aujourd'hui, sous l'effet de l'offensive engagée par les armements privés britanniques. Souvent présentée en termes exagérément pessimistes, par référence à un nombre de navires artificiellement gonflé par la surcapacité générale de tonnage en service, l'importance de la flotte nationale Transmanche ne doit pas être sous-estimée.

Toutefois, dans la perspective d'un assainissement du marché et donc de réduction du nombre de navires en service aujourd'hui sur la Manche, sans pouvoir prétendre développer la flotte française au détriment de la flotte britannique, on peut légitimement estimer qu'elle doit être pour le moins préservée en nombre et tout améliorée en qualité et en performances.

Sans donc nourrir d'espoirs excessifs de croissance, il convient de s'attacher à rééquilibrer et améliorer notre flotte en invitant les armements concernés à engager une politique commerciale plus coordonnée et plus dynamique.

ANNEXE 1

EVOLUTION DU TRAFIC TRANSMANICHE - LIGNES FRANCO-ANGLAISES

21

PERIODE 1971 - 1980

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Taux de croissance annuel moyen
PASSAGERS (milliers)	5.402	5.902	6.274	6.578	7.756	7.813	8.564	9.856	11.097	12.694	
Variations en %	-	+ 9,2%	+ 6,3%	+ 4,8%	+ 17,9%	+ 0,7%	+ 9,6%	+ 15,1%	+ 12,6%	14,4%	+10%
VEHICULES ACCOMPAGNES (U.V.)	988.038	1.111.051	1.178.074	1.046.958	1.292.594	1.324.255	1.401.795	1.645.825	1.768.728	1.930.928	
Variations en %	-	+ 11,3%	+ 6%	- 11,1%	+ 23,5%	+ 2,4%	+ 5,9%	+ 17,4%	+ 7,5%	+ 9,2%	+7,7%
MARCHANDISES											
1- Wagons (tonnes nettes)	485.365	478.850	486.762	397.584	391.159	432.157	542.079	557.010	655.805	656.369	
Variations en %	-	- 1,3%	+ 1,6%	- 18,3%	- 1,6 %	+ 10,5%	+ 25,4%	+ 2,8 %	+ 17,7%	+ 0,1%	+3,4%
2- roulage (nombre de véhicules)	100.108	130.283	167.304	242.860	248.508	279.620	337.461	374.327	426.384	412.381	
Variations en %	-	+ 30,1%	+ 28,4%	+ 45,1%	+ 2,3%	+ 12,5%	+ 20,7%	+ 10,9%	+ 13,9%	- 3,3%	+17%
3- Conteneurs (nombre)	20.673	28.437	32.642	41.890	30.998	42.356	27.537	29.584	28.827	25.196	
Variations en %	-	+ 37,6%	+ 14,8%	+28,3%	- 26%	+ 36,6%	- 35%	+ 7,4%	-2,6%	-12,6%	+2,2%

ANNEXE 1.1-

MARCHÉ DES PASSAGERS (Piétons + automobilistes)

Lignes FRANCE/GRANDE-BRETAGNE

en milliers	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
SEALINK	2.942	3.144	3.235	3.480	3.963	3.595	3.970	4.292	4.355	4.403
SEASPEED	586	574	606	575	596	710	503	610	1.215	1.351
HOVERLLOYD	594	660	764	827	928	952	1.136	1.234	1.214	1.090
TOWNSEND-THORESEN	1.100	1.262	1.365	1.351	1.761	1.760	1.885	2.305	2.346	3.252
NORMANDY FERRIES	180	262	304	245	337	501	645	921	1.274	1.681
B.A.I.	--	--	18	92	156	275	379	465	519	641
OLAU LINE	--	--	--	--	--	--	23	--	--	--
TRUCKLINE	--	--	--	--	17	20	23	29	41	44
SEAJET	--	--	--	--	--	--	--	--	133	121
DUNKERQUE-RAMSGATE FERRIES	--	--	--	--	--	--	--	--	--	111
TOTAL	5.402	5.902	6.292	6.570	7.758	7.813	8.564	9.856	11.097	12.694
Total Aéroglisseurs	1.180	1.234	1.370	1.402	1.524	1.662	1.639	1.844	2.429	2.441

Taux de croissance annuel moyen du marché calculé sur 9 ans : 9,96%

ANNEXE 1-2
EVOLUTION DES PARTS DU MARCHÉ DES PASSAGERS
LIGNES FRANCE/GRANDE-BRETAGNE

en %	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
SEALINK	54,46	53,27	51,41	52,97	51,08	46,01	46,36	43,55	39,24	34,69
SEASPEED	10,85	9,73	9,63	8,75	7,68	9,09	5,87	6,19	10,95	10,64
HOVERLLOYD	11	11,18	12,14	12,59	11,96	12,18	13,26	12,52	10,94	8,59
TOWNSEND-THORESEN	20,36	21,38	21,69	20,56	22,70	22,53	22,01	23,39	21,14	25,62
NORMANDY FERRIES	3,33	4,44	4,83	3,73	4,34	6,41	7,53	9,34	11,48	13,24
B.A.I.	--	--	0,29	1,40	2,01	3,52	4,43	4,72	4,68	5,05
TRUCKLINE	--	--	--	--	0,22	0,26	0,27	0,29	0,37	0,35
OLAU LINE	--	--	--	--	--	--	0,27	--	--	--
SEAJET	--	--	--	--	--	--	--	--	1,2%	0,95
Dunkerque-Ramsgate Ferries	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,87
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total aéroglesseurs	21,85	20,91	21,77	21,34	19,64	21,27	19,13	18,71	21,89	19,23

MARCHE DES VEHICULES ACCOMPAGNES
LIGNES FRANCE-GRANDE-BRETAGNE

UNITES (U.V.)	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
SEALINK	451.155	492.118	496.102	443.607	510.218	464.963	515.715	553.725	545.368	514.738
SEASPEED	100.651	105.163	109.210	86.132	89.756	111.436	74.503	94.998	182.270	160.774
HOVERLLOYD	84.430	97.929	118.113	123.776	150.915	166.277	204.599	221.609	216.319	175.379
TOWNSEND-THORESEN	308.694	357.707	385.818	331.885	439.250	432.376	427.123	543.451	525.981	713.227
NORMANDY FERRIES	43.108	58.134	68.831	47.586	71.840	88.562	103.799	133.398	174.957	194.699
B.A.I.	--	--	2.368	13.801	30.228	59.887	72.002	96.911	122.397	152.699
TRUCKLINE	--	--	--	171	387	754	714	1.733	1.436	2.414
OLAU LINE	--	--	--	--	--	--	3.340	--	--	--
Dunkerque-Ramsgate Ferries	--	--	--	--	--	--	--	--	--	17.005
TOTAL	988.038	1.111.051	1.180.442	1.046.958	1.292.594	1.324.255	1.401.795	1.645.825	1.768.728	1.930.928
TOTAL AEROGLESSEURS	185.081	203.092	227.323	209.908	240.671	277.713	279.102	316.607	398.589	336.153

Taux de croissance annuel moyen du marché calculé sur 9 ans : 7,73%

EVOLUTION DES PARTS DU MARCHE DES VEHICULES ACCOMPAGNES
LIGNES FRANCE- GRANDE-BRETAGNE

EN %	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
SEALINK	45,66	44,29	42,03	42,37	39,47	35,11	36,79	33,64	30,83	26,66
SEASPEED	10,19	9,47	9,25	8,23	6,94	8,41	5,31	5,77	10,31	8,33
HCVERLLOYD	8,55	8,81	10,01	11,82	11,68	12,56	14,60	13,46	12,23	9,08
TOWNSEND-THORESEN	31,24	32,20	32,68	31,70	33,98	32,65	30,47	33,02	29,74	36,94
NORMANDY FERRIES	4,36	5,23	5,83	4,55	5,56	6,69	7,40	8,11	9,89	10,08
B.A.I.	--	--	0,2	1,32	2,34	4,52	5,14	5,89	6,92	7,91
TRUCKLINE	--	--	--	0,02	0,03	0,06	0,05	0,11	0,08	0,13
OLAU LINE	--	--	--	--	--	--	0,24	--	--	--
Dunkerque Ramsgate Ferries	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,88
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total Aéroglisseurs	18,74	18,28	19,26	20,05	18,62	20,97	19,91	19,23	22,54	17,41

ANNEXE 1-5

MARCHÉ DU FRET ROULIER

26

LIGNES FRANCE/GRANDE-BRETAGNE

Nombre de véhicules	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
SEALINK	41.907	55.424	64.253	85.419	93.313	91.528	114.382	129.543	135.672	119.482
TOWNSEND-THORESEN	40.731	48.343	64.152	96.642	95.405	113.221	125.803	133.872	132.979	131.774
NORMANDY FERRIES	17.470	21.816	25.297	31.217	26.501	38.421	46.654	48.910	70.484	78.950
B.A.I.	--	--	5.890	9.796	13.436	12.061	16.503	21.315	25.528	25.418
TRUCKLINE	--	--	2.282	13.886	19.853	24.389	33.816	35.779	46.915	45.790
SCHIAFFINO	--	--	--	--	--	--	--	4.908	14.806	10.967
SEAGULL	--	4.700	13.602	--	--	--	--	--	--	--
D.D. FERRIES	--	--	--	5.900	--	--	--	--	--	--
OLAU LINE	--	--	--	--	--	--	3030	--	--	--
TOTAL	100.108	130.283	175.476	242.860	248.508	279.620	337.461	372.327	426.384	412.381

Taux de croissance annuel moyen du marché, calculé sur 9 ans : 17,03%

ANNEXE 1-7
MARCHÉ DES CONTENEURS
LIGNES FRANCE/GRANDE-BRETAGNE

Nombre de conteneurs	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
SEALINK	18.261	26.665	28.785	27.387	25.378	34.659	17.623	17.386	14.955	15.463
TOWNSEND-THORESEN	--	--	4.580	6.876	4.015	4.305	5.556	5.631	6.838	4.475
NORMANDY FERRIES	2.284	1.610	3.748	3.127	1.536	2.705	2.087	1.953	391	109
SEACULL	128	162	109	--	--	--	--	--	--	--
D.D. FERRIES	--	--	--	4.500	--	--	--	--	--	--
TRUCKLINE	--	--	--	--	69	687	2.271	4.614	6.643	5.149
TOTAL	20.673	28.437	37.222	41.890	30.998	42.356	27.537	29.584	28.827	25.196

Taux de croissance annuel moyen du marché, calculé sur 9 ans : + 2,22%

PARTS DES MARCHES DU TRANSMANCHE DETENUES PAR LES ARRIEMENTS FRANCAIS

en pourcentage	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Variation 1980/71
Passagers	21,8	22	21,9	23	23,3	24,1	25,4	26,3	27,4	20,3	- 1,5
Véhicules accompagnés	20,2	19,9	19,8	20,5	20,8	21,8	22,9	23,7	26,1	20	- 0,2
Fret roulier	25,9	25,7	28,6	31,3	34,3	33,6	35,8	36,6	41,1	31,5	+ 5,6
Conteneurs	32,9	31,9	29	24	27,9	30,2	31,9	37,1	39,8	39,5	+ 6,6

Ces parts de marché ont été calculées de la façon suivante :

- pour S.N.C.F. - Sealink, on a appliqué aux résultats du pool Sealink les pourcentages des participations détenues par la S.N.C.F., soit 31 % pour les lignes de Dunkerque et du détroit.

66 % pour la ligne Dieppe

50 % pour la ligne de Cherbourg

- Pour Normandy Ferries, société dont la SAGA possédait 50 % du capital jusqu'à fin 1979, on a retenu 50 % des résultats de Normandy Ferries de 1971 à 1979 inclus.

- Pour B.A.I., Truckline et Schiaffino l'intégralité des résultats a été prise en compte.

- Pour Seaspeed, on a retenu les seuls résultats du Naviplane de 1978 à 1980.

ANNEXE 2.
VENTILATION GEOGRAPHIQUE DES FLUX DE TRAFIC TRANS-MANCHE

		1971	1975	1980	Variation 1971 - 1980
Passagers	détroit (1)	77,8 %	76,4 %	75,4 %	- 2,4 %
	Centre (2)	16,6 %	16,1 %	14 %	- 2,6 %
	Ouest (3)	5,6 %	7,5 %	10,6 %	+ 5 %
Véhicules accompagnés	détroit (1)	70,6 %	69,8 %	68,9 %	- 1,7 %
	Centre (2)	20,8 %	19,6 %	15 %	- 5,8 %
	Ouest (3)	8,6 %	10,6 %	16,1 %	+ 7,5 %
Fret roulier	détroit (1)	53,3 %	56,6 %	57,7 %	+ 4,4 %
	Centre (2)	45 %	29,9 %	24,1 %	- 20,9 %
	Ouest (3)	1,75 %	13,5 %	18,22 %	+ 16,5 %
Conteneurs	détroit (1)	88,3 %	94,8 %	79,1 %	- 9,2 %
	Centre (2)	11,7 %	5 %	0,4 %	- 11,3 %
	Ouest (3)	0	0,2 %	20,4 %	+ 20,4 %

(1) y compris lignes de Dunkerque

(2) lignes au départ de Dieppe et du Havre

(3) lignes au départ de Cherbourg, Saint Malo et Roscoff.

ANNEXE 3Longueur des lignes

1. <u>au départ de Dunkerque</u>		
	Dunkerque Ouest - Douvres	33 milles
	Dunkerque Ouest - Felixstowe	70 milles
	Dunkerque Ouest - Ramsgate	36 milles
2. <u>au départ de Calais</u>		
	Calais - Douvres	21 milles
	Calais - Folkestone	26 milles
3. <u>au départ de Boulogne</u>		
	Boulogne - Douvres	26 milles
	Boulogne - Folkestone	25 milles
4. <u>au départ de Dieppe</u>		
	Dieppe - Newhaven	65 milles
5. <u>au départ du Havre</u>		
	Le Havre - Portsmouth	93 milles
	Le Havre - Southampton	104 milles
6. <u>au départ de Cherbourg</u>		
	Chrbourg - Portsmouth	72 milles
	Cherbourg - Southampton	82 milles
	Cherbourg - Poole	60 milles
	Cherbourg - Weymouth	64 milles
7. <u>Lignes de Bretagne</u>		
	Saint-Malo - Porsmouth	153 milles
	Roscoff - Phymouth	96 milles

ANNEXE 4.1

ETAT DES FLOTTES DE NAVIRES EN SERVICE EN 1981

Lignes Franco-Anglaises

Armateurs et Navires	Lignes	entrée en service	Type	Capacité		
				Passagers	Voitures	Fret (*)
1- S.N.C.F. : 7 navires						
ST. GERMAIN	Dunkerque-Douvres	1951	train-ferry	1 000	135	310 m
VALENCAY (1)	Dieppe-Newhaven	1965	car-ferry	1 200	150	24 RO-RO
VILLANDRY (1)	Dieppe-Newhaven	1965	"	1 200	150	24 RO-RO
CHANTILLY	détroit	1966	"	1 350	180	24 RO-RO
CHARTRES	détroit	1974	car-train ferry	1 400	240	340m ou 28 RO-RO
TRANSCONTAINER I	Dunkerque-Felixstowe	1969	PC-train-ferry	36	--	10 RO-RO 80 TEU
COTE-D'AZUR	détroit	oct. 81	car-ferry	1 400	330	65 RO-RO
2- SEALINK U.K LTD : 9 navires + 1 navire de réserve						
Maid of Kent	Cherbourg-Weymouth	1959	car-ferry	1 000	180	--
Caledonian Princess	détroit	1961	car-ferry	1 400	120	11 RO-RO
Cambridge Ferry	Dunkerque-Harwich	1963	train-ferry	12	-	354m ou 2 RO-RO
Hengist	détroit	1972	car-ferry	1 400	240	28 RO-RO
Horsa	détroit	1972	car-ferry	1 400	240	28 RO-RO
SENLAC (1)	Dieppe-Newhaven	1973	car ferry	1 400	240	28 RO-RO
ST. ELOI PF (2)	Dunkerque-Douvres	1975	train-ferry	1 000	150	340m ou 28 RO-RO
ST. ANSELM	détroit	1980	car-ferry	1 000	300	65 RO-RO
ST. CHRISTOPHER	détroit	1981	car-ferry	1 000	300	65 RO-RO
+ navire de remplacement Vortigern	Dunkerque-Douvres	1969	car-train-ferry	1 400	240	340m ou 28 RO RO

* RO-RO de 12 m

.../...

ANNEXE 4.2

ETAT DES FLOTTES D'AEROGLISEURS EN SERVICE

ARMATEURS ET NOMS DES APPAREILS	TYPE	ENTREE EN SERVICE	CAPACITE PASSAGERS	CAPACITE VOITURE
1- <u>HOVER SPEED</u>				
1.1.- <u>Hoverlloyd</u>				
Swift	SRN4 MK 2	1969	286	37
Sure	"	1970	286	37
Sir Christopher	"	1972	286	37
Prince of Wales	"	1977	286	37
1.2- <u>BRITISH RAILWAYS HOVERCRAFT LTD</u>				
Princess Ann	SRN4 MK3	1968-78	424	54
Princess Margaret	"	1969-79	424	54
2- <u>S.N.C.F.</u>				
Ingénieur Jean Bertin	N 500	1978	400	45

ANNEXE 4.3.

Capacités des flottes en service sur
les lignes franco-britanniques

	Passagers	Voitures	Fret roulier
SNCF : 7 navires	7 586	1 185	175 RORO
BAI : 5 navires	2 680	750	170
Truckline : 2 navires	100	-	100
Schiaffino : 1 navire	12	-	50
+ Léopard	800	250	30
+ Saint Eloi	1 000	150	28
Total pavillon français (17 navires)	12 178	2 335	553
Sealink UK : 9 navires	10 012	1 860	282
Townsend : 7 navires	7 512	1 815	325
Normandy Ferries : 4 navires	3 890	770	120
Total pavillon britannique (20 navires)	21 414	4 445	727
Pavillon finlandais (1 navire)	1 400	300	30
Total tous pavillons	34 992	7 080	1 310
Part pavillon français	34,8 %	33 %	42,2 %
Part pavillon britannique	61,2 %	62,8 %	55,5 %
Part pavillon finlandais	4 %	4,2 %	2,3 %

ANNEXE 4.4.

Répartition par âge de la capacité passagers des navires
en service sur la Manche

	avant 1960	1960 - 1965	1966- 1970	1971-1975	1976 - 1980	1981	TOTAL
SNCF	1 000	2 400	1 386	1 400	0	1 400	7 586
BAI	-	-	1 050	1 130	500	-	2 680
Truckline	-	-	-	-	100	-	100
Léopard	-	-	800	-	-	-	800
Saint Eloi	-	-	-	1 000	-	-	1 000
Schiaffino	-	-	-	12	-	-	12
Total pavillon français	1 000	2 400	3 236	3 542	600	1 400	12 178
En %	8,2 %	19,7 %	26,6 %	29,1 %	4,9 %	11,5 %	100 %
Séalink UK	1 000	1 412	1 400	4 200	1 000	1 000	10 012
Townsend - Thoresen	-	12	-	3 600	2 600	1 300	7 512
Normandy Ferries	-	-	800	1 030	2 060	-	3 890
Total pavillon britannique	1 000	1 424	2 200	8 830	5 660	2 300	21 414
En %	4,7 %	6,7 %	10,3 %	41,2 %	26,4 %	10,7 %	100 %

A N N E X E 5

ARMEMENT NAVAL SNCF

RESULTAT PAR LIGNE APRES IMPUTATION DES COUTS
ET RECETTES COMPLEMENTAIRES

(hors amortissements)

	RECETTES			DEPENSES			RESULTATS		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980	1978	1979	1980
Dunkerque - Felixstowe	17.7	20	23.6	27.1	22.4	29.8	- 9,4	- 2.4	- 6.2
Dunkerque - Harwich	2.0	--	--	3.5	--	--	- 1.5	--	--
Dunkerque - Douvres	29.0	36.6	36.5	30.7	34.3	42.9	- 1.7	+ 2.3	- 6.4
Détroit	133.2	149.9	165.4	125.5	137.3	171.8	+7.7	+12.6	- 6.4
Dieppe - Newhaven	82.7	107.5	114.7	92.7	107.7	133.8	-10.0	- 0.2	-19.1
Cherbourg-Weymouth	11.2	15.3	17.9	12.6	15.3	19.3	- 1.4	-	- 1.4
Sous - total navires	275.8	329.3	258.1	292.3	317.0	397.6	-16.3	+12.3	-39.5
Aéroglosses	10.9	21.1	32.1	33.8	54.5	66.3	-22.9	-33.4	-34.2
Total	236.7	350.4	390.2	326.1	371.5	463.9	-39.3	-21.1	-73.7

Cours de la livre

8,56

9.05

9.65

NB : Ces résultats s'entendent après imputation des coûts complémentaires (loyers des services parisiens et locaux, frais généraux S.N.C.F., intérêts de trésorerie) et recettes complémentaires (contribution de la Direction Commerciale Marchandises S.N.C.F. au transport des wagons vides).

A N N E X E 6.1

B.A.I.

Résultats des exercices 1978 - 1980

en milliers de francs	1978	1979	1980
Chiffre d'affaires H.T.	154 553	223 393	286 896
Frais personnel	43 739	55 260	75 502
T. F. S. E. (1)	73 259	122 796	156 301
Frais divers de gestion	7 097	11 370	16 289
Frais financiers	8 215	7 533	13 222
R.B.E. avant amortissements et provisions (2)	8 479	11 519	7 833
Amortissements	12 413	12 475	21 286
Résultat net	- 2 289	1 520	- 11 226
M. B. A. (3)	10 124	13 995	10 060
R. B. E. / C. A.	5.49 %	5.16 %	2.73 %
M. B. A. / C. A.	6.55 %	6.26 %	3.51 %

(1) TFSE : travaux , fournitures et services extérieurs

(2) RBE : résultat brut d'exploitation

(3) MBA : marge brute d'autofinancement

A N N E X E 6.2

B. A. I.

Bilans simplifiés 1978 - 1980

	1978	1979	1980
Valeurs immobilisées nettes	122 948	117 171	167 040
Situation nette après résultats	8 001	10 758	6 695
Subventions et provisions	7 103	6 563	6 023
D. L. M. T. (1)	71 882	64 167	97 230
Capitaux permanents	86 986	81 488	109 948
Fonds de roulement net	- 35 962	- 35 683	- 57 092

(1) DLMT : dettes à long et moyen terme.

ANNEXE 6.3

TRUCKLINE FERRIES

Résultats des exercices 1978 - 1980

	1978	1979	1980
Chiffre d'affaires H.T.	56 246	86 734	106 987
Frais de personnel	14 632	18 269	22 903
T.F.S.E. (1)	31 170	38 907	49 935
Frais divers de gestion	2 367	2 276	3 079
Frais financiers	6 083	6 533	5 735
R.B.E. avant amortissements et provisions	-6 949	11 406	18 098
Amortissements	- 4 599	7 171	7 502
Résultat net	- 12 134	5 517	8 082
M.B.A.	- 7 535	12 688	15 584
R.B.E. / C.A.	- 12,4 %	13,2 %	16,9 %
M.B.A. / C.A.	- 13,4 %	14,6 %	14,6 %

(1) T.F.S.E. : travaux, fournitures et services extérieurs

(2) R.B.E. : Résultat brut d'exploitation

(3) M.B.A. : marge brute d'autofinancement

ANNEXE 6.4.

TRUCKLINE FERRIES

Bilans simplifiés 1978 - 1980

en milliers de Francs	1978	1979	1980
Valeurs immobilisées nettes	97 495	92 601	89 757
Situation nette après résultats	5 943	11 662	19 952
Subventions et provisions	14 663	13 642	12 622
D.L.M.T. (1)	73 284	73 345	65 205
Capitaux permanents	93 890	101 649	97 779
Fonds de roulement net	-3 605	9 048	8 022

(1) y compris comptes d'associés

ANNEXE 6.5

Société d'Armement et de NavigationCharles Schiaffino

Résultats des exercices 1978-1980

en milliers de Francs	1978	1979	1980
Chiffre d'affaires H.T.	28 650	40 116	49 133
Frais de personnel	19 498	20 968	21 840
T.F.S.E. (1)	22 553	28 634	35 687
Frais divers de gestion	852	939	948
Frais financiers	5 071	4 076	4 808
R.B.E. avant amortissements et provisions (2)	- 17 229	-12 410	- 12 058
Amortissements	7 167	6 612	8 314
Résultat net	-18 040	- 8 657	- 8 289
M.B.A. (3)	-10 873	- 2 045	25
R.B.E. / C.A.	- 60,1 %	-30,9 %	- 16,9 %
M.B.A. / C.A.	- 38,0 %	- 5,1 %	-

(1) T.F.S.E. : travaux, fournitures et services extérieurs

(2) R.B.E. : résultat brut, d'exploitation

(3) M.B.A. : marge brute d'autofinancement

ANNEXE 6.6.

Société d'Armement et de NavigationCharles Schiaffino

Bilans simplifiés 1978 - 1980

en milliers de francs	1978	1979	1980
Valeurs immobilisées nettes	102 099	91 852	95 270
Situation nette après résultats	72 323	63 665	55 374
Subventions et provisions	9 361	8 378	7 394
D.L.M.T.	39 569	30 682	32 695
Capitaux permanents	121 253	102 725	95 463
Fonds de roulement net	19 154	10 873	193

ANNEXE 7

Le projet de construction d'un poste pour navires transbordeurs à Ouistreham

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, gestionnaire du port de cette ville, a étudié les possibilités de diversifier les activités de ce port, étroitement liées jusqu'ici à celles de la Société Métallurgique de Normandie (52% du trafic du port de Caen).

La construction dans l'avant-port de Ouistreham d'un poste pour navires transbordeurs, en vue de l'ouverture d'une nouvelle ligne transmanche, est apparue comme un moyen d'assurer l'avenir du port de Caen en lui fournissant un trafic de substitution et des recettes permettant d'effectuer les améliorations nécessaires aux installations du port commercial.

Considérant que la situation géographique de l'estuaire de l'Orne en fait une "porte naturelle" vers l'Angleterre, la C.C.I. de Caen estime qu'il existe un trafic potentiel important de passagers au départ de Caen - Ouistreham, qui pourrait atteindre 300 000 passagers au bout de 3 ans, puis 400 000 passagers et 10.000 camions, en extrapolant le taux annuel moyen de croissance du trafic des ports normands (le Havre, Dieppe, Cherbourg) entre 1974 et 1979 (10,5% par an).

Le projet prévoit la création d'un poste d'accostage pour navires transbordeurs sur la rive ouest de l'avant-port de Ouistreham, à l'embouchure de l'Orne.

Ce poste devra permettre les manoeuvres d'évitage, d'accostage et de déchargement de navires transbordeurs d'une longueur de 110 à 145 m indépendamment de la marée.

Une enclave créée dans la berge actuelle agrandira l'aire d'évitage et permettra le stationnement des navires sans gêner le trafic portuaire.

Le coût du projet devrait dépasser 50 MF.

.../...

Armateurs et navires	Lignes	entrée en Service	Type	Capacité		
				Passagers	Voitures	Fret
<u>3- Townsend-Thoresen : 7 navires</u>						
VIKING IV	Southampton- Le Havre	1965	roulier	12	--	40 RO-RO
VIKING VENTURER	Southampton - Le Havre	1975	car-ferry	1 200	275	30 RO-RO
VIKING VALIANT	Southampton- Cherbourg	1975	"	1 200	275	30 RO-RO
VIKING VICTORY	Portsmouth- Cherbourg	1975	"	1 200	275	30 RO-RO
SPIRIT OF FREE ENTERPRISE	Calais-Douvres	1980	"	1 300	330	65 RO-RO
HERALD OF FREE ENTERPRISE	Calais-Douvres	1980	"	1 300	330	65 RO-RO
PRIDE OF FREE ENTERPRISE	Calais-Douvres	1981	"	1 300	330	65 RO-RO
<u>4- NORMANDY FERRIES : 5 navires</u>						
DRAGON	Le Havre- Southampton	1967	car-ferry	800	250	30 RO-RO
LEOPARD (P.F.)	Le Havre Southampton	1968	"	800	250	30 RO-RO
LION	Boulogne-Douvres	1976	"	1.030	160	30 RO-RO
TIGER	" "	1978	"	1.030	160	30 RO-RO
PANTHER	" "	1972	"	1.030	200	30 RO-RO
<u>5- TRUCKLINE FERRIES : 2 navires</u>						
COUTANCES	Cherbourg-Poole	1978	roulier	50	-	50
PURBECK	" "	1978	roulier	50	-	50

.../...

Armateurs et navires	Lignes	Entrée en service	Type	Capacité		
				Passagers	Voitures	Fret
6- <u>B.A.I. BRITTANY FERRIES</u> 5 navires						
PRINCE OF BRITTANY	ST. MALO Portsmouth	1970	car-ferry	1.000	220	30 RO-RO
ARMORIQUE	PLYMOUTH- Santander Roscoff Cork	1972	" "	700	170	25 RO-RO
PENN AR BED	Roscoff-Plymouth ST. Malo- Portsmouth	1974	" "	430	160	25 RO RO
CORNOUAILLES	Roscoff-Plymouth	1977	" "	500	200	45 RO RO
BREIZ IZEL	Cherbourg- Rosslare	1970-79	roulier	50	-	45 RO RO
7- <u>SCHIAFFINO</u> : 1 navire						
ROSE SCHIAFFINO	Dieppe-Shoreham	1972	roulier	12	-	50 RO RO
8- <u>SALLY VIKING LINE</u> : 1 navire						
Viking V	Dunkerque - Ramsgate	1978	Paquebot- car-ferry	1.400	300	30 RO-RO

TOTAL : 37 navires + 1 navire de réserve = 38 navires

dont : pavillon français : 17 (ST. Eloi et Léopard compris)

" britannique : 20

" finlandais : 1

- (1) VALENCAY, VILLANDRY et SENLAC : navires qui appartiennent à la S.N.C.F. à raison des 2/3 et à SEALINK U.K. pour le reste.
(2) ST. ELOI : navire propriété de la société A.L.A. (Angleterre-Lorraine-Alsace). filiale française des British Railways