

---

*Le marché des transbordements rouliers est un marché maritime tout à fait particulier car, qu'il s'agisse des trafics de passagers ou de fret roulant, le niveau de concurrence est bien plus fort que dans les autres secteurs maritimes. A l'ancienne concurrence entre opérateurs s'est ajoutée celle d'autres modes (aviation, liens fixes). Pour répondre à cette concurrence nouvelle, on observe une réorganisation permanente des acteurs dans un contexte de marché qui, malgré un développement permis par l'expansion territoriale de l'UE, est tout de même privé des moteurs économiques extra européens qui alimentent le vrac et le conteneur.*

---

### Les spécificités du marché roulier

L'activité roulière, passagers et fret, repose sur l'organisation d'une ligne régulière préalable à la demande<sup>1</sup>, là où le franchissement de la mer est incontournable (îles, péninsules) ou préférable (mers intérieures). Pour ces liaisons, le marché est varié : passagers, véhicules particuliers et collectifs, frets roulants (camions, remorques), marchandises et conteneurs sur mafi et, dans certains cas des voitures neuves.

Ces différents segments de marché peuvent être associés sur des navires relativement variés : navires à grande vitesse, car-ferries, rouliers mixtes, rouliers purs frétiers. Les navires rouliers sont d'une manière générale relativement chers et demandent donc une certaine assurance d'activité, longtemps permise par l'évidence des liens maritimes intra européens.

Durant longtemps, les armements opérant sur des liaisons passagers ont aussi bénéficié d'un revenu annexe à leur activité de transport avec la vente d'articles détaxés à bord des navires. Le 1<sup>er</sup> juillet 1999, l'Union européenne a mis fin au *duty free* pour les relations intra-communautaires. Seules les liaisons avec des Etats tiers et certains territoires non intégrés à l'UE (îles anglo-normandes) bénéficient encore de ce statut.

Les armements sont enfin dépendants de facteurs économiques extérieurs comme l'évolution des taux de change. Ainsi, les variations de la livre sterling sont un élément important pour les armements opérant avec la Grande-Bretagne. Ces mêmes armements profitent aussi des différences de taxation des alcools et cigarettes qui peuvent justifier des voyages pour les particuliers.

### La concurrence

---

<sup>1</sup> A l'inverse pour le transport des véhicules neufs, c'est la demande des constructeurs automobiles qui stimule l'organisation d'une offre de transport.

La concurrence entre opérateurs maritimes ne se fait que rarement sur le même trajet, à l'exception de certains liens courts et massifs (Calais - Douvres, Dublin - Holyhead, Helsinki - Tallin, Rostock - Trelleborg...). Généralement, les particuliers et les transporteurs routiers ont le choix entre plusieurs itinéraires avec la possibilité d'optimiser soit leur parcours routier soit leur parcours maritime dans le contexte d'une couverture autoroutière européenne de plus en plus large. Ainsi, pour relier Travemünde en Suède, des services existent au départ des ports allemands de Travemünde, Rostock ou Sassnitz.

Pour le fret, cette concurrence entre itinéraires longs et courts repose aussi sur une question de choix des opérateurs industriels et des transporteurs routiers entre fret accompagné ou non. Le fret accompagné choisira des itinéraires courts mis en place par des opérateurs maritimes généralistes alors que le fret non accompagné s'accommode souvent de trajets plus longs<sup>2</sup> opérés par des armements spécialisés. Le choix dépend entre autre de la taille des chargeurs. Le fret non accompagné demande des processus logistiques plus complexes réservés aux grands groupes. De plus, dans ce cas là, la rupture de charge doit être compensée par des économies de coûts logistiques généraux (pré / post acheminement, prix du transport maritime).

L'offre concurrentielle non maritime repose sur l'aviation (passagers) et les liens fixes (passagers, fret). Les opérateurs aériens à bas prix (*low cost*), détournent une partie de la clientèle touristique et les marchés d'Europe du Nord sont les premiers touchés par ce type de concurrence (Calais a ainsi perdu 500 000 passagers en 2004).

Ensuite, la construction de deux liens fixes majeurs a modifié en profondeur l'offre de transport transmanche

---

<sup>2</sup> La conteneurisation intra européenne, notamment avec l'emploi de 45', ne représente pas encore une menace même si certaines destinations font leur apparition (Irlande, Norvège).

et transbaltique. Depuis 1995, le Tunnel sous la Manche offre un lien ferroviaire utilisable pour le simple franchissement du Détroit par les véhicules particuliers et les camions. En Scandinavie, le Pont sur l'Öresund (2000) entre Copenhague et Malmö permet un franchissement du détroit<sup>3</sup> par les voitures, les camions et par le chemin de fer.

Eurotunnel représente depuis 1998, selon les années entre 50 et 60% du trafic passagers sur la rangée Dieppe - Ostende / Kent<sup>4</sup>. En 2004, le Tunnel représentait 46% du trafic voitures sur la rangée Dieppe / Dunkerque et 37,5% du trafic camion sur la rangée Dieppe / Ostende. C'est sur ce marché que le maintien des liens maritimes est le plus fort dans un contexte de croissance de trafic (+ 500 000 unités en 4 ans) stimulé par la forte demande britannique.

#### Les liaisons fret Déroit (milliers unité de fret)

port	2001	2002	2003	2004
Calais	1 373	1 448	1 443	1 626
Dunkerque	214	284	377	390
Eurotunnel	1 198	1 152	1 284	1 281
Ostende	156	228	284	300

Sources autorités portuaires, Eurotunnel

L'ouverture du Pont sur l'Öresund a d'abord provoqué une croissance générale du trafic de passagers entre la Suède et le Danemark insulaire tout en laissant, selon les années, entre 43 et 47% du trafic au ferry de la liaison très courte Elseneur – Helsinborg. Pour le trafic de fret, le lien fixe représente désormais la moitié des échanges dans un contexte de recul des échanges entre le Danemark et la Suède. En revanche, le trafic maritime entre l'Allemagne et la Suède est lui en croissance.

#### Le pont sur l'Öresund face aux liaisons ferries (en milliers d'unité de fret)

	2000	2001	2002	2003
pont de l'Öresund	63	153	181	208
ferries de l'Öresund	572	475	227	211
ferries All. - Suède	626	636	659	687
ferries Dk Nord- Sue	158	178	191	100

Sources autorités portuaires, Pont

### L'évolution de l'outil maritime

La fin du duty free à bord des navires a supprimé une source de revenu conséquente alors même que l'ouverture de liens fixes amenait à des baisses de fréquentation des particuliers et du fret. Les guerres tarifaires n'ont fait aucun gagnant dans toutes l'Europe. En revanche, la concentration des acteurs

<sup>3</sup> D'autres ponts sont projetés en Europe notamment celui sur le détroit Fehmarn, entre l'Allemagne et le Danemark insulaire, complémentaire de celui de l'Öresund.

<sup>4</sup> Le chiffre de Eurotunnel est calculé à raison de 2,5 passagers par voiture et 40 par autocar.

est un phénomène permanent engagé depuis trente ans et qui a vu l'apparition d'un nombre réduit de grands opérateurs privés et publics.

Face aux concurrences, les opérateurs ont donc dû gagner en productivité notamment pour attirer plus de fret. Les économies d'échelle, associées à la nécessité de fréquence élevée, ont entraîné un accroissement de la taille des navires et une augmentation de la vitesse commerciale.

La croissance des tailles affecte toutes les flottes roulières. Alors que les garages des navires pur fret atteignaient les 1500 mètres linéaires (ml) dans les années quatre-vingt, ils sont passés à 2000 – 2500 ml la décennie suivante et les plus grandes unités affichent aujourd'hui plus de 3 000 à 4 000 ml. Le gigantisme en terme de garage est valable surtout pour les services s'appuyant sur des grands flux industriels même si quelques car-ferries présentent de très grandes capacités

#### Le gigantisme roulier

DFDS <i>Tor Magnolia</i> (2003)	roro	3 770 ml
Finnlines (2005)	roro	4 200 ml
Stena <i>Seabridger</i> (2006)	ropax	3 100 ml
Cobelfret (2007)	roro	5 000 ml
P&O <i>Pride of Hull</i> (2000)	ferry	3 300 ml
Irish Ferries <i>Ulysse</i> (2001)	ferry	4 100 ml

Pour les passagers, l'effort a été réalisé sur la qualité tout en transférant à bord la consommation de l'achat détaxé au loisir et à la restauration. Le concept de *cruise ferry* vise à élaborer un produit plus haut de gamme (qualité, distraction). Mis en service entre Kiel et Oslo, le *Color Fantasy* (2004) et ses 74 000 GT et 2 800 passagers est le plus grand *cruise ferry*.

L'autre évolution est l'augmentation de la vitesse commerciale, les nouveaux purs frétiers sont un peu plus rapides, mais surtout les nouveaux navires mixtes et car-ferries ont pour beaucoup des vitesses dépassant les 25 nœuds pour atteindre les 31 nœuds. Le succès de l'armement grec Superfast ferries sur plusieurs marchés européens (Italie – Grèce, Belgique – Ecosse, Allemagne – Finlande) s'appuie sur une flotte de navires offrant des liaisons rapides (29 nœuds) sur des itinéraires longs<sup>5</sup>.

La flotte roulière connaît un renouvellement progressif des unités. Mais actuellement, on constate un vieillissement plus fort en Europe du Nord qu'en Méditerranée où le marché passagers et fret connaît une croissance plus soutenue et où les liens fixes ne sont pas une menace concurrentielle.

Les structures de propriété sont tout à fait différentes entre l'activité ferry, où les navires appartiennent souvent à leurs opérateurs, et l'activité pur fret (basée en partie sur des contrats industriels), où les unités sont souvent affrétées auprès d'armements

<sup>5</sup> Cette évolution n'empêche pas l'usage de catamarans et navires brise-vagues pour les liaisons courtes d'Europe du Nord en saison.

spécialisés d'Europe du Nord. Le courtier d'affrètement BRS évoquait en 2003 un marché roulier tourné vers le fret à "deux vitesses". D'un côté, les grands opérateurs, basés sur des marchés industriels ou des liens massifs, s'équipent d'une flotte jeune de grande capacité parfois avec l'aide de fréteurs industriels dynamiques (Stena, Wagenborg). A l'opposé, une flotte âgée, de faible capacité unitaire, bonne à tout faire mais souvent obsolète<sup>6</sup>. Cette flotte n'est que peu renouvelée en l'absence de véritable demande, à l'achat ou à l'affrètement, de la part des opérateurs de fret généralistes. Un phénomène qui renchérit les prix d'affrètement tout en réduisant les performances comparatives (prix, temps) des offres maritimes.

### Les acteurs des marchés nordiques

Un seul lien a été préservé de la concurrence, les deux services entre l'Allemagne du Nord et le Danemark insulaire (Puttgarden - Rødby, Rostock – Gedser) opérés par l'armement public germano – danois Scandlines AG. La société est détenue par le ministère des transports du Danemark et les chemins de fer allemands (DB). Cependant, la construction d'un pont sur le détroit de Fehmarn pourrait à terme faire disparaître ces liaisons.

Les fusions et acquisitions depuis trente ans ont fait naître quelques acteurs scandinaves majeurs. Ainsi, le marché norvégien est essentiellement l'affaire de Color Line et le marché suédois de Stena. Entre 1990 et 2003, l'ensemble des compagnies norvégiennes de ferry est devenu la propriété de Color Line qui domine le marché à peine concurrencé par Stena.

D'abord présent entre le Jutland danois et la côte occidentale de la Suède, Stena, en acquérant les activités maritimes des chemins de fer suédois (1999), est devenu leader sur le lien entre la Suède du Sud et l'Allemagne (Trelleborg – Sassnitz, Trelleborg – Rostock) face notamment à l'armement allemand TT Line. Stena continue d'opérer les lignes méridionales sous le nom de Scandlines AB (Suède) en partenariat avec Scandlines AG (Danemark – Allemagne).

L'autre grand opérateur nordique est la société danoise DFDS. Son activité est divisée en deux entités commerciales, DFDS Tor Line AS pour les lignes de fret roulant et DFDS Seaways AS pour les passagers. L'activité fret a pour base beaucoup de contrats industriels entre la Scandinavie, le Benelux et la Grande-Bretagne (automobiles, papier, acier). DFDS est l'un des plus gros acheteurs de navires

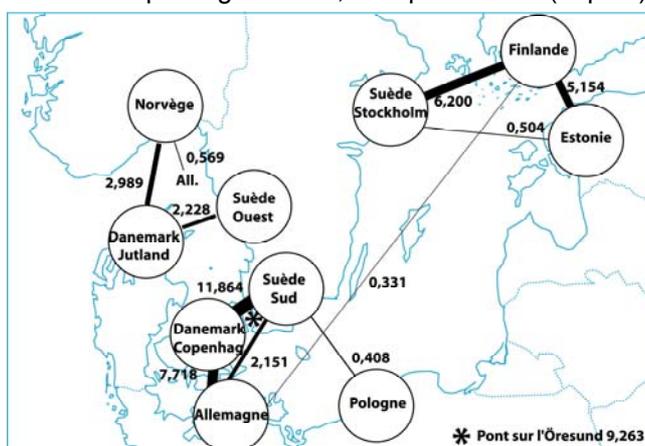
neufs pur fret d'Europe. L'activité passagers est basée sur quelques lignes secondaires en Europe du Nord. Longtemps les liens entre la Pologne, le Danemark et à Suède ont été le monopole de la compagnie d'Etat Polferries. Après avoir partagé dès 1995 avec la compagnie privée Unity Lines la liaison Swinoujscie – Ystad, Polferries affronte maintenant la concurrence des services passagers de Stena et fret de DFDS.

Tout comme le marché polonais, le marché des trois Etats baltes, Estonie, Lettonie, Lituanie, est appelé à se développer avec la nouvelle Union européenne à 25. Ce marché est marqué par les acquisitions des opérateurs fret par les armements ouest européens. DFDS a repris successivement en 2001 Lisco (Lituanie) et en 2003 Latline (Lettonie) désormais fusionnées sous le nom de Lisco Baltic Service. Scandlines, déjà présente sur certaines lignes baltes, a repris par sa branche allemande l'activité fret de Esco (Estonie), devenue Scandlines Estonia.

Ces armements passés sous contrôle danois ou allemand sont essentiellement positionnés sur des services mixte ou fret. Les trafics purement touristiques entre les Etats baltes, la Suède et la Finlande sont par contre opérés par des armements baltes (si la lettone Sea Riga Line n'a que deux navires anciens, l'estonienne Tallink s'est dotée d'une flotte moderne).

Le marché finlandais est divisé en quatre secteurs, tous marqués par une très forte concurrence. Le premier est le marché des îles Åland desservies depuis la Finlande et la Suède. Entre la Suède et la Finlande, Viking (Suède) et Silja (Finlande) se partagent un gros marché alors que sur le lien très court entre Helsinki et Tallin cinq opérateurs sont présents.

Trafics de passagers 2003, Europe du Nord (M pas.)



Les relations avec l'Allemagne et au-delà avec le Benelux pour le fret non accompagné sont opérées par deux armements qui ont pour origine les industries finlandaises du bois. Aujourd'hui, Finlines demeure contrôlée par des intérêts finlandais,

<sup>6</sup> Souvent, les grands armements se dessaisissent en propriété de leurs vieux navires les affrètent pour les reprendre en exploitation.

Transfennica est maintenant détenue par Wagenborg (Pays-Bas). Silja (groupe Sea Container) avec son célèbre Finnjet a longtemps offert le lien le plus rapide (24 heures) avec l'Allemagne mais maintenant se sont les ferries très rapides de Superfast (groupe grec Attica Entreprise) qui dominent le marché transbaltique.

### Les acteurs du marché des îles britanniques

Avant même la construction du Tunnel, le marché des îles britanniques (Mer d'Irlande, Manche, Détroit, Mer du Nord) avait vu l'apparition de deux grands opérateurs : P&O (GB) et Stena Line (Suède). P&O avait pour sa part additionné à ses services ceux de Townsend Thoresen (GB) en 1987 et de Royal Nedlloyd (PB) en 1996 alors que l'armement suédois avait acquis Sealink<sup>7</sup> en 1990 et Crown Line (PB) en 1989. La concurrence était alors représentée par le français Brittany Ferries en Manche Ouest, Irish Ferries (Irlande) en Mer d'Irlande, Sally (passagers, Finlande), Norfolkline (fret, Danemark) et Hoverspeed (hydrofoil, GB), RTM (passagers, Belgique) sur le Détroit.

L'ouverture du Tunnel sous la Manche (1995) a totalement bouleversé le marché et modifié en profondeur le panorama des acteurs. La fin de l'accord Sealink – SNCF a donné naissance à un armement purement français dans le Détroit en 1996. SeaFrance vit alors la concurrence se regrouper avec la joint-venture de P&O et Stena (1998-2002).

Les difficultés financières de la branche ferry sont la justification du désengagement massif de P&O du secteur roulier. En 2003, des services et leurs navires ont été vendus en Mer d'Irlande à Stena. Surtout en 2004, P&O a mis fin à l'ensemble de ses services sur la Manche (2004 Cherbourg et Caen, 2005 Le Havre). P&O reste opérateur sur le Détroit (2/3 du trafic passagers ferry), entre le Benelux et le nord de l'Angleterre (fret et passagers), et en Mer d'Irlande (passagers Ecosse – Irlande du Nord, fret Liverpool – Dublin). Stena est leader en Mer d'Irlande<sup>8</sup> et opère trois services entre les Pays-Bas et l'Angleterre.

A la fin des années quatre-vingt dix, l'offre maritime continent – Angleterre s'était beaucoup réduite avant de retrouver une nouvelle vigueur. Ainsi, à Ostende, en Belgique, la Régie Maritime des Transports a été remplacée par l'opérateur slovène Transeuropa Ferries pour les passagers et par Ferryway (MSC) pour le fret.

en 2000, Dunkerque a vu l'arrivée de Norfolkline (groupe Maersk) qui opère avec succès une ligne mixte avec Douvres. En revanche Dartline a abandonné le lien non accompagné à la fin 2004 avec Dartford après trois années de service. Plus au Sud,

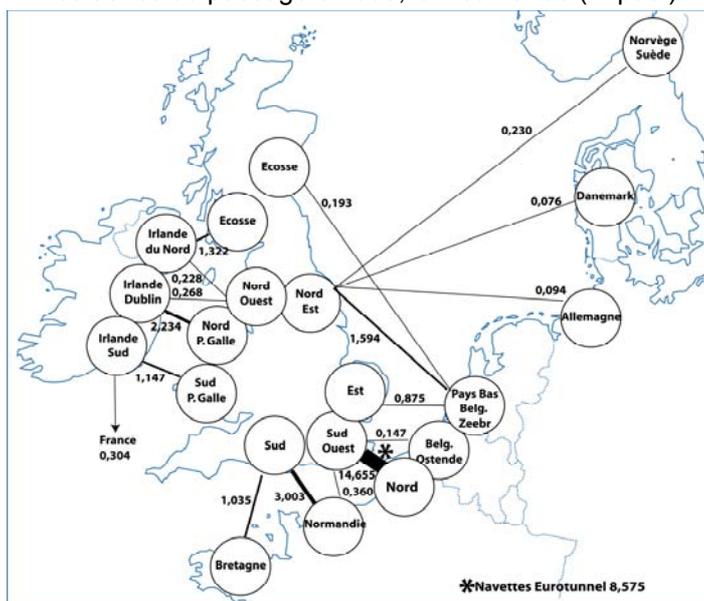
l'opérateur Channel Freight Ferries (groupe Clarkson) opère depuis le début 2004 un service non accompagné entre Radical (Port Autonome de Rouen) et Southampton.

Boulogne, qui avait perdu toutes ses lignes, a depuis l'été 2004, un service passagers rapide assuré avec succès par Speedferry. A Dieppe, les choses sont plus difficiles. Le service rapide de Hoverspeed (Sea Container) ne reprend pas en 2005, alors que l'opérateur Transmanche Ferries, soutenu par Conseil Général de Seine Maritime, s'avère déficitaire depuis plusieurs années.

En Manche Ouest, avec la fin de l'activité P&O en Manche, Brittany Ferries n'a plus véritablement de concurrent sur l'Angleterre. Des interrogations restent au printemps 2005 en Manche Est sur le destin des lignes du Havre et de Dieppe abandonnées par les Anglais et délaissées par deux opérateurs français SeaFrance et Brittany Ferries.

Enfin, le marché saisonnier irlandais est partagé entre Brittany Ferries et Irish Ferries alors qu'un nouvel opérateur, Celtic Line (intérêts irlandais), va suppléer la disparition du service pur fret de P&O depuis Cherbourg où le marché est en hausse.

Les trafics de passagers 2003, GB et Irlande (M pas.)



Symbole même du cabotage européen, le marché roulier est tout de même un marché difficile car placé dans une situation de très forte concurrence pour le fret comme pour le passager. Jusqu'à présent, la croissance des échanges a, pour le fret, permis d'effacer la concurrence des liens fixes. En revanche, pour les trafics touristiques, les offres commerciales de l'aviation à bas prix sont un vrai danger.

Paul TOURET

<sup>7</sup> Ancienne compagnie publique britannique, privatisée en 1984 et partenaire de la SNCF sur le Détroit.

<sup>8</sup> Pour le fret, deux armements sont présents Norse Merchant Ferries (groupe Cenargo) et SeaTruck.