

# Liaison transmanche Dieppe-Newhaven : « On a réussi à donner un vrai sens à cette ligne »

Alors que le Danois DFDS Seaways garde la gestion de la ligne transmanche Dieppe-Newhaven en délégation de service public du Département, son directeur français Jean-Claude Charlo revient sur les nouveaux projets à l'orée de cette nouvelle période de cinq ans : horaires, travaux à bord, package traversée + hôtel, économies écolos...



Cela fait dix ans que DFDS, dont Jean-Claude Charlo dirige la succursale française, est aux commandes des ferries Côte d'Albâtre et Seven Sisters - Photo Paris-Normandie



Jean-Claude Charlo a pu compter sur l'ancrage de la société DFDS dont le siège social français est installé à Dieppe - Photo Paris-Normandie



DFDS, entreprise danoise, reste aux commandes de la ligne Dieppe-Newhaven pour cinq ans supplémentaires - (Photo d'archives Paris-Normandie)

Par Anne-Sophie Groué

Publié: 7 Novembre 2022 à 19h24 Temps de lecture: 4 minPartage :

## **DFDS garde la DSP de la gestion de la ligne transmanche Dieppe-Newhaven : votre réaction ?**

**Jean-Claude Charlo** : « Ça n'a pas du tout été la même atmosphère que la dernière fois car on savait qu'il y avait de la concurrence, et [une concurrence solide avec Brittany Ferries](#) : [la victoire n'en est que plus belle](#). C'est une fierté car c'est la reconnaissance de notre savoir-faire avec une réflexion engagée plus d'un an avant le lancement de l'appel d'offres.

C'est aussi un soulagement pour nos salariés : 188 marins et 80 sédentaires pérennisés ici, avec le siège social et toutes ses fonctions support de DFDS France à Dieppe. »

## **Comment s'est déroulée la procédure, au cours de laquelle vous avez été jusqu'à quatre candidats ? Et pourquoi, d'après vous, cet engouement pour la ligne cette année ?**

« On a d'abord monté un dossier de candidature, marque d'intérêt pour le projet, et le Syndicat mixte de promotion de l'activité transmanche (SMPAT, instance départementale) a sélectionné les candidats recevables, qui ont eu [accès à l'appel d'offres et au cahier des charges](#). C'est normal que nous n'ayons pas été les seuls à répondre : Dieppe-Newhaven est une belle route qui mérite l'intérêt de plusieurs compagnies.

Le contexte était particulier avec des éléments qui ont changé : aujourd'hui, les opérateurs se positionnent comme des mastodontes avec beaucoup de volume ou comme des mini-croisières. Dieppe-Newhaven, c'est entre les deux car on a réussi à donner un vrai sens à cette ligne un peu confidentielle, qui grossit dans son marché avec une pertinence stratégique. Alors que beaucoup, en 2007/2008, ne croyaient pas en son avenir ! »

## **Qu'est-ce qui a fait, selon vous, la différence face à la proposition de Brittany Ferries ?**

« Nous avons une vraie vision du futur, sur la manière d'intégrer la ligne avec la nouvelle donne conjoncturelle, selon trois piliers. D'abord de nouveaux horaires : nous supprimons, en basse saison, une rotation du week-end qui n'a pas trouvé son public. C'est respecter l'environnement et les finances publiques. Dans le même esprit, on allonge le temps de traversée de nuit : c'est plus de confort pour le client (qui préfère dormir une heure de plus) et moins de consommation pour le bateau (comme pour une voiture qui roule moins vite). En très haute saison (du 14 juillet au 31 août), nous passons à quatre allers-retours par jour, soit un de plus : il nous est arrivé, même avant le Covid, d'être à 100 % d'occupation des navires lors des week-ends d'été...

Puis on a su convaincre, dans l'appel d'offres, de mettre les deux marques Transmanche Ferries et DFDS l'une à côté de l'autre, pour montrer l'alliance de façon forte et visuelle.

Enfin, on a proposé des investissements importants à bord : l'agrandissement de la boutique qui va quasiment tripler de surface en prenant sur les grands escaliers, ce qui prend tout son sens avec le retour du duty free (où l'on mettra en avant les produits du terroir, locaux) ; mais aussi la création d'un espace dédié aux chauffeurs fret (salon avec couchages, ce qui libérera des cabines pour les passagers). »

## **Quelles sont vos propositions nouvelles pour cette nouvelle période de cinq ans ?**

« Parmi la centaine d'initiatives produites, on va imaginer des offres packagées traversée et hôtel : une solution clés en main qui mettra en avant des établissements seinomarins pour les

Anglais, et assurera un cadre apprécié pour les voyageurs français qui aiment savoir où ils vont.

Autre élément loin d'être anecdotique : on va appliquer, à l'été 2023, une peinture silicone sur les navires qui réduira leur consommation en améliorant leur pénétration dans l'eau : une meilleure empreinte écologique et 5 à 8 % d'économies à la clé. »

**Quelle sera votre contribution à la ligne (marché annoncé de 225 M €) et celle du Département ? On parle d'un nouveau souffle qui ferait intervenir de nouveaux contributeurs ?**

« Je ne peux pas donner de chiffres, mais juste indiquer qu'il y aura une réduction de la subvention du Département (estimée à 25 M € par la collectivité, NDLR). Sachant que le Département paye l'intégralité du carburant des navires, on espère que nos efforts seront suffisants. On sait que nos concurrents ont dit mieux, mais ce n'était pas le seul critère du SMPAT pour faire son choix. Quant à de nouveaux contributeurs, on sait que le Département cherche à étendre le champ des financeurs : l'étude sur l'impact économique légitime ces appels. »