

# « Le ferry est à Dieppe ce que la Tour Eiffel est à Paris »

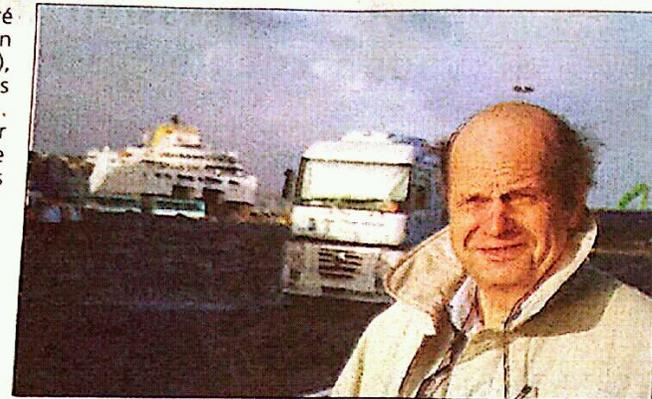
Au titre de notre dossier consacré au transmanche, l'association Tug (Transmanche user group), tenait aussi à réagir par le biais de son président Pierre Marlin. Elle a été créée initialement par un groupe d'inconditionnels de la ligne Dieppe-Newhaven. Les adhérents, français ou anglais, proviennent soit du secteur économique soit du secteur privé.

Elle regroupe actuellement 130 membres dont 40 % d'usagers anglais et elle milite activement pour un renforcement de la ligne, via un engagement accru du Département. Voici quelques extraits de la longue lettre que nous adresse Pierre Marlin.

## Des bateaux adaptés

« Le récent déchaînement médiatique sur la ligne Dieppe-Newhaven peut être considéré comme une publicité mais notre association, qui se veut tellement apolitique qu'elle ne sollicite aucune subvention, se devait de réagir à ces subjectifs propos et compléter les remarques avisées du directeur du Syndicat mixte de culture transmanche. (...) C'est la culture dieppoise et peut-être normande : on aime bien se dévaloriser et critiquer tout. »

« Bien que les bateaux furent achetés « sur étagère » nous usagers, reconnaissons qu'ils sont adaptés : la dimension est optimisée pour le port de Newhaven. Ils sont confortables, l'es-



Pour Pierre Marlin, président de l'association des usagers TUG, la ligne Dieppe-Newhaven est en redressement. Il faut donc poursuivre l'effort entamé.

thétique extérieure et l'aménagement intérieur sont remarquables. Ils tiennent bien la mer. Leur prix d'achat (45 millions d'euros) est remarquablement bas et malgré leurs deux moteurs, ils ont une vitesse (21 nœuds voir 23) qui leur permettrait de traverser la Manche en moins de trois heures. »

## « Un passé qui pèse »

« La ligne a subi pendant des années des déboires lui donnant une réputation de fiabilité désastreuse (bateaux inadaptés, ensablement de Newhaven, grèves bloquant le port, pannes...) Ce n'est plus le cas : l'effort de fiabilité des ports, la motivation des équipages français, l'entretien méticuleux de ces nouveaux

bateaux, le respect des horaires font que la ligne reprend peu à peu des couleurs. Même si le trafic semble à certains, rachitique, les concurrents en Manche ne s'y trompent pas : le monstre Euro tunnel n'a-t-il pas, en déposant une plainte contre la subvention du Département, essayé de déstabiliser Dieppe-Newhaven ? »

## Aucun gaspillage financier

« Titanic financier ou gabegie financière semblent des termes dignes d'un tabloïd. L'achat des ferry constitue un investissement remboursé par le loyer que LD Lines paie pour les deux bateaux. Le prix d'achat permet presque d'avoir deux bateaux

pour le prix d'un. Malheureusement, la crise de 2009 est passée par là et la bataille fait rage sur tout le transmanche.

Dans un récent article du journal Le Marin, on constate pour les six premiers mois un recul du trafic à Douvres de - 4,7 % pour les passagers, - 7,8 % pour les voitures et - 2,6 % pour le fret. Dieppe est en augmentation.

## « La crise est là »

(...) Peut-être faut-il faire le dos rond pendant cette crise. Le port de Newhaven constitue le problème fondamental de la rentabilité de la ligne. Le droit anglais, dit-on, ne permet pas de subventionner une modernisation du port.

Par ailleurs, le port de Dieppe, qui tirerait environ 60 % de ses revenus de la ligne transmanche peut avec bonheur investir des sommes considérables dans des travaux importants et notamment au bénéfice du ferry : sécurisation et aménagement de la passerelle et actuellement avec l'aide de la Région et même de l'Europe des travaux très attendus de réaménagement du terminal (près de 1,2 million d'euros.) Tous ces efforts ne peuvent pas être gâchés et il faudra bien trouver des solutions... »

« La crise a plombé la livre sterling : 1 livre donne maintenant 1,15 euro contre 1,5 avant la crise et les Anglais sont donc moins attirés pour venir sur le

continent. Les Français ne réalisent pas souvent que le tourisme en Angleterre puisse être à portée de main ; nous avons cette année avec des membres de notre association trouvé des chambres (trois couchages) dans des hôtels très correct pour 19 livres... le passage pour un piéton aller et retour est souvent tarifé dans les environs de 38 euros. En comparaison, une distance quasi similaire Dieppe-Paris SNCF coûte plus de 60 euros en seconde classe.

Il y a donc un effort de communication à faire sur la ligne, et pendant que le deuxième bateau est au port, pourquoi ne pas envisager de le faire visiter par exemple, aux écoles de Haute-Normandie à la rentrée ? Peut-on envisager des packages hôtel-restaurant passage ferry en Haute-Normandie et en Angleterre ? Peut-on envisager un jumelage avec effet médiatique avec une ville en Grande-Bretagne ? Peut-on concevoir beaucoup plus d'échanges entre associations sportives (et autres) franco-britanniques ?

Peut-on revoir à Dieppe, les conditions de tarifications (opérateurs de la ligne et port de Dieppe) des passages des cars : en 2010, 56 507 autocars ont emprunté le tunnel sous la Manche, à Dieppe, on n'est pas loin de zéro.

Et enfin sur l'autoroute A13, n'y aurait-il pas lieu de marquer,

en venant de Caen ou Paris, la direction du ferry ou du moins de Dieppe, plutôt que celle de Calais ? »

## « Maintenir les subventions »

« La culture française a accepté le système de subventions : les bacs sur la Seine sont gratuits (Département) le dernier pont à Rouen est gratuit, les autoroutes de Bretagne sont gratuites, sans parler des aides des collectivités locales pour les low-costs aériens.

A Calais, Sea France, après avoir licencié 725 personnes s'apprête à nouveau à licencier 200 personnes. La société a besoin d'une recapitalisation par son actionnaire principal, la SNCF... donc l'Etat, donc le contribuable, de 230 millions d'euros ! Alors si notre transmanche est un Titanic financier, là on peut parler d'un tsunami financier ! S'il est vrai que 1000 emplois sont concernés par la ligne, les indemnités de chômage risqueraient fort de rivaliser avec la subvention allouée. En 2014, la DSP (délégation de service public) aura vécu, la réorganisation administrative de la France devrait venir à échéance exactement à la même époque avec la remise en cause de la pertinence du Département ? Dieppe sans ferry, c'est Dieppe qui s'enlise. Le ferry est à Dieppe ce que la tour Eiffel est à Paris. »