Les voyageurs anglais du Transmanche bientôt soumis à la reconnaissance faciale

À l'occasion de l'assemblée générale de Tug Horizon, les usagers de la ligne ont pu échanger sur les défis de la ligne Dieppe - Newhaven avec le nouveau directeur.

« La ligne Dieppe - Newhaven est la plus ancienne ligne transmanche, et c'est la seule avec une association de soutien. Il y a un attachement très profond à cette ligne », rappelle Etienne Melliani. Jeudi 6 février, le nouveau directeur de DFDS, la société qui exploite les ferries entre la France et l'Angleterre depuis Dieppe, s'est présenté pour la première fois devant l'assemblée générale de l'association Tug Horizon. Cette dernière vise à faire la promotion de la ligne Dieppe - Newhaven.

Cette réunion a été l'occasion pour le directeur de DFDS, mais aussi pour le directeur de Ports de Normandie, Philippe Deiss, de répondre aux questions des usagers.

Étienne Melliani est le nouveau directeur de DFDS depuis novembre dernier. Le Tréportais d'origine a pu répondre aux questions de l'association Tug Horizon.

Des suggestions pour la navette

À commencer par la mise en place cette année d'un système de reconnaissance faciale et d'empreintes digitales pour les voyageurs hors Union européenne sur le terminal des ferries. Cette mesure, une réglementation européenne, touchera donc en premier lieu les Anglais. Elle devait rentrer en vigueur en novembre 2024, mais doit désormais être mise en place en 2025.

Ce changement a de quoi inquiéter certains membres de Tug Horizon, qui craignent de voir augmenter le temps d'embarquement et de débarquement. **« Cela ne touchera pas les Français, qui auront une file spécifique**, rassure Philippe Deiss. **Pour les Anglais, il y aura des aubettes avec des douaniers, mais les agents du port vont prendre les photos et empreintes dans la file d'attente, en amont. Ça va donc mettre un peu plus de temps, mais pas non plus dix heures. »**

Cependant, la nouveauté, rappelle le vice-président de Tug Horizon, Pierre Marlin, est que les Européens devront demander une autorisation de voyage pour entrer en Angleterre et ce, dès le 2 avril. **« La demande de ce document est possible dès le 5 mars »**, rapporte Pierre Marlin. Il faudra le réclamer sur Internet.

Lors de l'assemblée générale de 2024, les membres de Tug Horizon avaient réitéré leur souhait de voir une navette entre le terminal et le centre-ville pour les passagers piétons du ferry. Si l'association a salué la mise en place de cette navette depuis juillet 2024, elle suggère quelques améliorations.

Aujourd'hui, le bus s'arrête à la gare SNCF. **« Pour le débarquement de nuit, la gare est fermée et les passagers ne peuvent pas s'abriter**, pointe Pierre Launay, membre de l'association. **Et il n'y a aucune signalétique à la gare. »** Il affirme par exemple avoir rencontré un couple d'Anglais âgés qui auraient mis une heure et demie pour rejoindre leur hôtel sur le front de mer depuis la gare. **« On propose que la navette aille jusqu'à l'office de tourisme »**, ajoute-t-il.

Tug Horizon a également déploré le fait qu'il ne soit pas possible de payer par carte bancaire à bord du bus. Un problème auquel remédie DFDS. **« Nous allons vendre des tickets de bus à bord, payables en espèces et en carte »**, annonce Étienne Melliani.

Les 200 ans de la ligne

Si la ligne Dieppe - Newhaven a transporté un nombre record de passagers, dépassant pour la première fois la barre des 400 000, avec environ 409 000 personnes, un des points noirs reste le transport de fret. **« Avec environ 26 000 pièces de fret, c'est une baisse de 9 % par rapport à 2023 et même de 30 % comparé à 2019 »**, rapporte André Gautier, vice-président du Département et du syndicat mixte de promotion de l'activité transmanche. Une baisse régulière depuis dix ans.

« Les transporteurs préfèrent passer par Calais, témoigne Bruno Béliard, patron d'Eurochannel Logisitics, à Martin-Église. **Et il y a un gros déséquilibre : on vend beaucoup plus vers l'Angleterre que l'inverse. À Dieppe, il y a peu de fret qui va vers la région parisienne. »** D'autant que depuis le Brexit et l'augmentation des offres de ferries vers l'Irlande, par exemple depuis Cherbourg, certains transporteurs préfèrent embarquer directement vers l'île d'Émeraude au lieu de transiter par l'Angleterre. Face à cette situation, DFDS entend attirer le fret portugais. **« Pour les clients portugais qui vont vers l'Angleterre, notre ligne est l'axe idéal »**, souligne Étienne Melliani.

En parallèle, la liaison transmanche a transporté 10 500 vélos en 2024. **« C'est la seule ligne de DFDS où on a un tel volume »**, relève le directeur de la compagnie. Étienne Melliani annonce également qu'un système d'embarquement prioritaire va être mis en place pour les cyclistes. Il étudie aussi la possibilité de prendre un animal de compagnie en cabine et projette de créer des bornes de recharge pour les voitures électriques sur le terminal.

Enfin, il ne faut pas oublier que 2025 sera l'année où on fêtera les 200 ans de la ligne Dieppe - Newhaven. Les festivités et leur date ne sont pas encore connues, mais Étienne Melliani a assuré que DFDS communiquerait prochainement sur l'évènement.

Mathieu te Morsche

→ Un comité de soutien à l'extension de l'avant-port ?

L'assemblée générale de Tug Horizon a été l'occasion d'évoquer un projet qui a fait couler beaucoup d'encre ces derniers mois : celui de l'extension envisagée de l'avant-port de Dieppe. Ports de Normandie étudie en effet la création de deux terre-pleins, afin de **« répondre à des besoins liés à l'activité transmanche et pour permettre au port de Dieppe de capter de nouveaux trafics »**.

Une association s'est créée pour se prononcer contre ce projet. **« C'est contesté par une petite minorité**, affirme Pierre Marlin, vice-président de Tug Horizon. **Nous suggérons de créer un comité de soutien pour ce projet. »** Il estime que cette extension pourrait être vitale pour le port.

Philippe Deiss, directeur de Ports de Normandie, a tenu à remettre les choses au clair : **« Il s'agit seulement d'une étude »**, rappelle-t-il. Il a souligné toutefois que, dans 20 ou 30 ans, il pourrait être bénéfique de disposer d'une telle extension : **« Aujourd'hui, on a des pales d'éoliennes et des turbines de plus en plus grandes qui vont arriver et il est déjà assez compliqué de les sortir du port par les routes. »**

Le projet, tel qu'il est à l'étude, coûterait 30 millions d'euros. **« Mais on veut aller au bout de l'étude, pour voir si tout ça est réaliste**, tempère Philippe Deiss. **Et si on valide, la réalisation ne se ferait pas avant trois ou quatre ans. Je reste persuadé que c'est là l'avenir du port de Dieppe. »** Il propose aux gens de s'exprimer une fois l'étude réalisée et les financements trouvés.

Le maire de Dieppe, Nicolas Langlois, s'est également exprimé sur le sujet : **« Il serait irresponsable de refermer le dossier sans avoir tous les tenants et aboutissants. Il faut pousser l'étude au maximum et ensuite, on débattra**, appuie l'élu. **Mais les égoïsmes particuliers ne doivent pas dominer. »**