



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 49280

Texte de la question

Mme Catherine Génisson appelle l'attention de Mme la secrétaire d'Etat au tourisme sur les tarifs pratiqués par les différentes compagnies de ferries et la société Eurotunnel dans le cadre des traversées vers le Royaume Uni. Elle regrette ainsi que ces coûts prohibitifs pour les usagers non professionnels restreignent les échanges entre la France et l'Angleterre et particulièrement pour les habitants de la région frontalière qu'est la région Nord-Pas-de-Calais. Ainsi, un pays si proche avec lequel il serait possible de développer régulièrement les échanges, notamment culturels et linguistiques, pour les jeunes en particulier, reste une destination très coûteuse, parfois davantage que ne peut l'être un voyage vers les Etats-Unis. Elle lui demande donc quelles dispositions peuvent être prises pour limiter les coûts et développer les échanges entre nos deux pays en aidant les citoyens désireux de mieux connaître le Royaume-Uni.

Texte de la réponse

Le trafic maritime sur le Déroit s'inscrit dans un contexte fortement concurrentiel marqué jusqu'au milieu de l'année 1999 par l'importance du trafic lié au commerce hors taxes. La forte concurrence entre opérateurs maritimes, l'ouverture du lien fixe Eurotunnel, les marges dégagées par les ventes à bord avaient conduit à un écrasement des barèmes tarifaires. Une seule compagnie maritime française, SeaFrance, est présente sur le Déroit. Elle est, sur ce marché, en position de challenger face à ses concurrents maritimes, P & O-Stena et Hoverspeed et surtout face à Eurotunnel devenu le leader en termes de trafic et la référence en matière de tarifs. Une part limitée du marché global et le poids de ses principaux concurrents ne donnent à SeaFrance qu'une marge extrêmement réduite en ce qui concerne la détermination de sa politique tarifaire. De 1992 à 1997, la compétition extrêmement vive entre les compagnies et le lien fixe avait provoqué une forte baisse des tarifs qui avaient atteint des niveaux sans rapport avec le coût réel du transport. Cela n'était possible qu'en raison de l'importance du commerce hors taxes qui représentait une part notable des recettes des opérateurs du Déroit. La suppression du régime de ventes hors taxes au 1er juillet 1999 a entraîné une forte baisse du marché passagers sur Calais-Douvres. SeaFrance, pour sa part, a enregistré une régression de l'ordre de 50 % des « excursionnistes » d'un jour au second semestre 1999. Tous les opérateurs ont été ainsi amenés à revoir leurs barèmes. Les prix, qui avaient commencé à se redresser en 1998, ont poursuivi leur hausse en 1999 tout en restant inférieurs à ceux des années 1994 et 1995. Cette hausse est très sensible en valeur relative compte tenu des tarifs artificiellement bas pratiqués ces dernières années grâce au commerce hors taxes. Par contre, en valeur absolue, le prix des traversées ne paraît pas avoir atteint des niveaux pouvant ralentir ou décourager les échanges entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe. Du fait du bouleversement du contexte économique du Transmanche, les effets de rattrapage ont été forts à la fin de l'année 1999 et au début de l'année 2000. Le rééquilibrage du marché et une concurrence désormais largement assainie devraient conduire assez rapidement à une stabilisation du prix des traversées sur le Déroit. En ce qui concerne le lien fixe, la concession du tunnel sous la Manche précise que les concessionnaires, en l'occurrence le groupement franco-britannique Eurotunnel, agissent à leurs risques et périls et sans appel à des fonds gouvernementaux ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale quels que soient les aléas rencontrés durant la

concession. Cette concession stipule en contrepartie, dans son article 12, que « les concessionnaires peuvent fixer librement leurs tarifs, leur politique commerciale et la consistance des services offerts. En particulier, les lois et règlements relatifs au contrôle des prix et des tarifs par les pouvoirs publics ne s'appliquent pas à la liaison fixe ». En matière tarifaire, la commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche qui agit au nom et par délégation des deux gouvernements ne peut que s'assurer, comme le prévoit également la concession dans ce même article 12, que les concessionnaires doivent réserver aux divers usagers un traitement sans discrimination, notamment en ce qui concerne leur nationalité ou le sens de circulation. Les tarifs pratiqués par Eurotunnel ont subi, au moment de la fin du régime dérogatoire des ventes hors taxes, des augmentations sensibles pour compenser la baisse constatée du trafic des véhicules de tourisme et des autocars. Pour l'essentiel, c'est le trafic « artificiel » lié aux ventes hors taxes, qui concernait pour une grande part les usagers britanniques, qui a disparu. En juillet 2000, le trafic des voitures particulières a retrouvé un volume voisin de l'année précédente. Quant au trafic des autocars, mode de transport particulièrement utilisé par les jeunes pour les échanges culturels et linguistiques, il a augmenté de 6 % par rapport au mois de juillet 1999.

Données clés

Auteur : [Mme Catherine Génisson](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 49280

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : tourisme

Ministère attributaire : tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 juillet 2000, page 4359

Réponse publiée le : 25 décembre 2000, page 7385