

En voiture en Angleterre : la naissance des car-ferries.

Le Kent et le Sussex sont deux comtés qui regorgent de trésors : des paysages très variés, des South Downs aux forêts, la campagne fleurie, les manoirs et châteaux, les hauts lieux d'histoire, les jardins et musées, les falaises spectaculaires, et tous ces ravissants petits villages qui semblent ne pas avoir changé depuis deux ou trois siècles au point qu'on dirait des décors de cinéma. Pour les Normands, c'est juste en face. On prend le ferry à Dieppe, et quatre heures plus tard, on se retrouve à conduire à gauche, sur les petites routes qui longent la côte. Bien évidemment, c'est l'automobile qui est le meilleur moyen de voyager au cœur du pays. On pourrait aussi recommander la bicyclette, mais ce mode de locomotion est réservé aux sportifs accomplis, tant les côtes sont nombreuses et parfois très raides. Il existe bien un réseau assez dense d'autobus, mais il faut connaître les routes suivies, les arrêts, les horaires, c'en est presque un métier. Le bus est réservé aux habitués. Pour qui n'aurait aucun impératif à respecter, ce pourrait être le meilleur moyen de connaître le pays et ses habitants, et il faut savoir que le bus est nettement moins cher que le train, sans être pour autant bon marché. En voiture, il faut délaissé, sauf impérieuse nécessité, les motorways (autoroutes), et même les A roads (routes principales) et ne pas hésiter à s'engager sur les pittoresques B roads. On y roule lentement, car elles sont étroites, la visibilité est souvent précaire, les zones habitées sont nombreuses et les speed cameras - les radars - omniprésentes (mais toujours signalées). Mais elles seules permettent de découvrir une campagne anglaise où l'on ne serait pas surpris de rencontrer l'inspecteur Barnaby.

Les stations balnéaires de la côte sud ne sont plus à la mode comme elles l'étaient autrefois. La clientèle huppée qui venait y passer l'été a laissé place à une clientèle plus modeste, venue des grandes villes, souvent de Londres, parfois seulement pour la journée (les day-trippers), et s'amuser sur les piers, avec leurs attractions de foire et les machines à sous. Loisirs bon enfant, avec en prime, fish and ships, cornets de glace, barbe à papa et rocks, ces énormes sucres d'orge colorés. La pier victorienne, à l'origine débarcadère, était devenu un lieu de promenade pour les élégantes et les élégants avec théâtres, salles de concert et restaurants. Elles se sont converties au XX^e siècle aux machines à sous, puis aux jeux vidéo (les arcade games). À ce jour, beaucoup ont disparu, victimes des incendies, des tempêtes, du défaut d'entretien. Quelques piers ont été restaurés, classés monuments historiques, ou même entièrement reconstruits comme celle de Hastings, tandis que d'autres ont été laissés à l'abandon jusqu'à ce qu'elles disparaissent, vaincues par la mer comme la West Pier de Brighton... Il faut se dépêcher d'aller voir celles qui sont restées dans leur état d'origine. Il semble que cette même clientèle qui se pressait sur les plages de galets dans les années soixante préfère maintenant s'offrir, grâce aux compagnies low-cost un court séjour au soleil. Les stations balnéaires un peu vieillottes ont acquis le charme des choses surannées. On y voit, il faut le reconnaître, beaucoup de personnes âgées, un vrai festival de cannes ...

Conduire une voiture anglaise au Royaume-Uni, c'est aujourd'hui se singulariser. Il y a déjà quelques années, je constatais en examinant toutes les voitures garées sur le parking de l'auberge dans laquelle nous avons passé la nuit, que nous y étions les seuls Français, et les seuls à rouler dans une automobile anglaise ! L'essentiel du parc automobile est constitué de voitures françaises, allemandes, japonaises, suédoises, en attendant les invasions coréennes et chinoises... Et depuis près de cinquante ans, Ford, présent en Angleterre depuis le début du XX^e siècle, ne produit plus de modèles spécifiques aux îles Britanniques. Disparus les petits roadsters MG ou Triumph, Austin Healey, disparues ces berlines aux carrosseries quelque peu démodées, voire franchement obsolètes comme les Austin de la série des comtés. Disparues les Rover, Wolseley, Daimler, Humber, Morris, Sunbeam, Triumph, Austin, Armstrong-Siddley, la liste serait longue... D'autres bizarreries ont été supprimées. Ainsi, ont été interdites à la circulation pour des raisons de sécurité, les Invacar, de curieuses petites voitures à trois roues distribuées gratuitement aux invalides par le National Health Service, la Sécurité sociale anglaise. Et c'était une sage décision, parce qu'avec leur carrosserie ultralégère en fibre de verre, leur moteur de motocyclette et leur guidon en guise de volant, ces engins étaient dangereusement rapides (plus de 125 km/h). Disponibles en une seule couleur, un bleu clair assez laid, elles étaient fabriquées par AC, le même constructeur qui produisait le roadster qui allait donner naissance à la Cobra. L'iconique Mini est devenue la propriété de BMW, Jaguar devenu Jaguar Land Rover appartient au géant indien Tata Motors. Mais les Anglais sont toujours passionnés d'automobiles, et n'hésiteront jamais à entreprendre la conversation si vous débarquez chez eux dans un modèle ancien « made in Coventry ».

Guillaume de Normandie avait déjà fait la traversée en 1066 en emportant des chevaux pour ses chevaliers (entre 1000 et 2000 à ce que l'on dit) : la tapisserie de Bayeux, qui se trouve être le seul document que nous possédions sur cette épopée, montre des chevaux débarqués de bateaux qui ressemblent à des drakkars. Car en 1066, le meilleur navire pour traverser la Manche, c'est un navire dérivé du bateau des Vikings, ponté, un peu moins rapide, mais plus stable. Plus tard, lorsqu'apparaîtront les premières liaisons régulières, au XVIII^e siècle, on traversera la Manche avec sa voiture, ses chevaux, son cocher, ses domestiques... Car il fallait bien une fois rendu à Dieppe ou à Brighton disposer sur place d'un moyen de locomotion. Presque tous les paquebots à voiles (les packet boats, affectés au transport des passagers et surtout de colis) prévoyaient un garage-écurie, qui pouvait héberger une ou deux voitures et les chevaux. C'étaient les ancêtres des car-ferries. Le chemin de fer apparut peu de temps après les bateaux à vapeur. Le train vous conduisait directement de Paris à Dieppe, et le steamer à Newhaven. Vous aviez alors à votre disposition un réseau dense de chemins de fer à voie normale, et de chemins de fer locaux à voie étroite. Rapidement, les gares (Maritime à Dieppe, Harbour Station à Newhaven), déposèrent les voyageurs sur le quai maritime, juste devant le bateau. Alors qu'au temps de la marine à voile le voyageur était sujet aux caprices du vent, la vapeur permettait de partir et d'arriver à peu près à heure fixe.

La Belle époque allait voir naître une autre forme de tourisme, le tourisme automobile. Ces années furent de belles années, pas pour tout le monde certes, mais des années heureuses en comparaison des 4 ans de guerre que l'on allait bientôt connaître. Les automobiles étaient encore peu répandues, mais déjà, les hôtels s'étaient adaptés à recevoir les automobilistes : des garages étaient proposés aux clients pour leurs véhicules, et les établissements d'un certain niveau offraient des tarifs spéciaux pour les chauffeurs, comprenant trois repas (breakfast, lunch, et dinner) avec une chambre, habituellement petite avec un lit à une place, mais située sous le même toit que celles des clients. Même si les routes étaient étroites et pleines d'ornières, l'automobile était le meilleur moyen de visiter les îles britanniques et d'avoir accès à tous ces lieux pittoresques éloignés des gares de chemin de fer. Mais ces routes mettaient la mécanique à rude épreuve, et les pneumatiques encore plus. Il était souhaitable, si l'on n'avait pas de chauffeur, de savoir réparer soi-même les enveloppes et les chambres à air. Le guide Michelin, dont la première édition paraît en 1900, donne pour la France les adresses des hôtels et restaurants, mais aussi des détaillants qui vendent de l'essence, et des rares mécaniciens capables de réparer les automobiles. À cette époque, c'est la France qui est la référence en matière d'automobile, et plus particulièrement pour les voitures de luxe : Morse, Renault, De Dion-Bouton, Panhard, Delaunay-Belleville, Rochet-Schneider... Mais il n'était pas si simple de se rendre en Angleterre avec son véhicule personnel. La traversée de la Manche était la difficulté majeure, car le principe du ferry ro-ro (roll on, roll off) qui permet d'entrer avec sa voiture sur le pont garage à une extrémité et d'en sortir à l'autre extrémité était inconnu. Les premiers bateaux véritablement adaptés au transport des voitures apparurent sur la Manche à la veille de la Seconde guerre mondiale, et longtemps les véhicules furent transportés comme des marchandises ordinaires.

Dès les premières années de l'automobile, la ligne Dieppe-Newhaven a la faveur des automobilistes : un lecteur de *l'Auto*, qui signe « un anglais » écrit dans le numéro du 28 décembre 1900 :

« La route de Paris-Dieppe est l'une des meilleures routes de France, celle de Newhaven-Londres une des meilleurs d'Angleterre. Je ne sais pas si beaucoup de chauffeurs français font le parcours Paris-Londres, mais ce que je sais, c'est que des centaines de chauffeurs anglais viennent tous les ans par cette route en France ».

Est-il véritablement anglais cet « Anglais » ? Il faut qu'il soit totalement bilingue pour utiliser spontanément une tournure comme « ce que je sais, c'est que... ». Quant aux centaines de chauffeurs qui viennent tous les ans par cette route, on peut douter. Nous sommes en 1900 et il n'y a pas bien longtemps que les automobiles sont capables de faire la route de Londres à Newhaven puis de Dieppe à Paris d'une seule traite sans tomber en panne. S'agirait-il de publicité rédactionnelle ? Et la mention de « centaines de chauffeurs anglais » éveille les soupçons. Dans les premières années du XX^e siècle, c'est la France qui est la patrie incontestée de l'automobile. On compte 2897 automobiles en France en 1900, alors qu'il ne doit pas y en avoir plus de 1000 en Angleterre. Dans ces conditions, il est difficile de croire que « des centaines » de chauffeurs anglais viennent tous les ans en

France. Mais on retrouvera cette appréciation très favorable des routes françaises dans d'autres récits, tels celui d'un américain, Lee Meriwether (*Seeing Europe by automobile*, 1911) qui loue le revêtement et l'entretien des routes françaises : « la route du Havre à Rouen nous sembla être la meilleure route du monde, et plus tard, nous pûmes constater que les routes françaises sont parfaites ou presque »

Le tourisme d'Angleterre vers la France a toujours été plus actif que dans l'autre sens, et il en était de même pour les automobilistes. D'autant qu'aux Britanniques s'ajoutaient les Américains qui passaient souvent par l'Angleterre pour aller découvrir le continent. La traversée Dieppe-Newhaven est particulièrement appréciée pour la qualité des routes qui vont de Paris à Dieppe et de Newhaven à Londres, pour ses tarifs avantageux, et aussi pour d'autres raisons qui ne sont pas toujours expliquées : dans son guide *The Automobilst Abroad*, publié en 1907, Francis Miltoun affirme que Newhaven est l'un des meilleurs ports pour expédier son automobile en France, et que c'est l'un des moins chers. Mais il n'en est pas pour autant séduit par la petite ville de Newhaven qu'il qualifie de bourgade souffreteuse, où l'arrivée et le départ des vapeurs de Dieppe et de quelques bateaux de pêche constituent la seule distraction.

Avant la Première guerre mondiale, les automobilistes n'étaient pas nombreux en Europe. L'Amérique avait déjà mis en route la construction en grande série avec le célèbre modèle T d'Henry Ford. En France, les constructeurs se concentraient sur des modèles sportifs ou de luxueuses berlines, visant avant tout la clientèle fortunée. Les voitures véritablement populaires n'étaient en réalité que des voitures, propres au déplacement sur de courtes distances, mais inadaptées au voyage. Les paquebots ne prenaient en principe que des passagers piétons. Les voitures automobiles, peu nombreuses, étaient transportées par cargos. Mais il arrivait que le paquebot accepte, lorsque les circonstances et le temps le permettaient, des automobiles accompagnées de leur propriétaire ou leur représentant (généralement le chauffeur). Ainsi, le paquebot Newhaven, mis en service en 1911, disposait de 4 emplacements pour des automobiles « du plus grand modèle ». Les voitures étaient chargées à la grue, et le service ne s'adressait qu'à une clientèle fortunée. Le guide de voyage du *Scientific American* de l'année 1910 cite pour Dieppe Newhaven des tarifs, assez élevés : de £ 3 10' pour une voiture d'un empattement de moins de 6 pieds 4 pouces jusqu'à £ 5 16' pour un empattement supérieur à 10 pieds 4 pouces (assurance comprise). [Rappelons que de 1870 à 1914, la parité des monnaies est fixe, que la Livre Sterling (£) vaut 25,22 Francs, qu'elle est divisée en 20 shillings ('), lui-même divisé en 12 pennies (d)]. Si la voiture était transportée aux risques du propriétaire, le prix était minoré d'une Livre - mais n'était-ce pas imprudent, considérant la méthode de chargement ? Le tarif par cargo était à peu près équivalent, £ 5 pour une automobile pesant jusqu'à 2050 kg, assurance comprise. Les véhicules accompagnés devaient se présenter une heure et demie avant le départ du bateau. Par comparaison, le billet du passager de 1ère classe, de Londres Victoria à Paris Saint-Lazare par Newhaven-Dieppe ne coûte qu'une livre 18 shillings et 7 pence. Les véhicules doivent être vides de tout liquide inflammable : essence, mais aussi

acétylène pour les phares... Par la suite, les automobilistes eurent droit à une toute petite quantité d'essence.

En 1913, paraît le *Guide Michelin des îles Britannique*, qui le premier, présente au public français les conditions de transport des automobiles entre Douvres et Calais. Les voitures doivent être mises en caisse ou en conteneur, roues démontées ou sur ses roues. Roues démontées, il en coûte £ 2 16' la tonne, soit à peu près £ 3 pour une voiture moyenne, en tenant compte du poids du conteneur. Car contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, les voitures de cette époque ne sont pas très lourdes. Si la voiture est toujours en caisse, mais sur ses roues, le passage coûtera £ 3 3' sans assurance et £ 4 avec l'assurance de la compagnie de transport. La voiture, sur ses roues, et non emballée, coûte £4 sans assurance, et £5 5'avec l'assurance.

Le transport des automobiles n'était pas véritablement résolu, l'opération était longue, délicate et contraignante, mais pour la plupart des propriétaires, c'était le chauffeur qui s'en chargeait. Les choses en restèrent là jusqu'à ce qu'en 1928, le capitaine Stuart Townsend, un officier d'artillerie, eut l'idée d'affréter l'Artificer, un navire charbonnier, et de se lancer dans le transport des voitures sur le Pas-de-Calais. Avec des tarifs moitié moins chers que ceux proposés par la Compagnie Southern Railway, le nouveau service proposé par la Compagnie Townsend connut un succès immédiat. Reliant Douvres à Calais en 2 heures 30, l'Artificer pouvait transporter une douzaine d'autos ainsi que leurs conducteurs, pour un tarif de moitié inférieur à celui des Southern Railways. Les clients qui ne pouvaient être accueillis vu la petite taille des installations voyageaient sur les navires de la C^o Southern railway avec des billets d'excursion à tarif réduit. Il reliait Douvres à Calais en 2h30. Un peu plus tard, en 1930 Townsend achetait le HMS Ford, un dragueur de mines lancé en 1918, le renommait Forde, et le faisait transformer en car-ferry avec une porte qui aurait en théorie dû permettre le chargement par l'arrière mais ne put être utilisée en raison des grandes variations de la marée et de l'absence de passerelles réglables en hauteur tant à Calais qu'à Douvres. Il fallut donc charger les voitures à la grue, comme sur les autres, jusqu'en 1936, où la grève des dockers à Calais conduisit à aligner les horaires du bateau sur ceux de la marée, et à utiliser enfin la porte arrière. Réquisitionné en 1940, le Forde participait à l'évacuation de Dunkerque. Le Forde peut être considéré comme le prototype des car-ferries modernes. Long de 67 m, il pouvait accueillir 165 passagers et prendre 26 voitures. Il offrait plusieurs petits salons pour les passagers, dont un salon exclusivement réservé aux dames.

On vit aussi à partir du printemps 1931 un ferry spécialisé qui assurait le service entre Calais et Douvres. Construit par D D & W Henderson Co.Ltd. at Glasgow, pour le compte de la Southern Railway Company, l'Autocarrier était un petit navire de 822 t de jauge brute, 66 m de long et 10,50 m de large. En dépit de ses dimensions modestes, il pouvait transporter 35 voitures particulières. À l'avant, une cale à ciel ouvert pouvait recevoir 16 véhicules, et le garage couvert en accueillir 18. Une petite cabine était réservée aux chauffeurs

professionnels. Les passagers bénéficiaient de deux salons, un pour les hommes et un pour les dames, avec deux cabinets de toilette. Le restaurant offrait 24 places. L'autocarrier acceptait les voitures jusqu'à deux heures avant le départ. Elles étaient disponibles deux heures après l'arrivée. Ces délais, qui nous semblent aujourd'hui excessifs, représentaient à l'époque un progrès sensible. Cette amélioration tenait au fait que l'Autocarrier possédait deux mâts de charge d'une capacité unitaire de 5 tonnes et pouvait procéder au chargement et au déchargement par ses propres moyens. Il fallait cependant que l'automobiliste fasse preuve de patience, en particulier lors du déchargement.

Le premier véritable navire roulier muni de rampes permettant aux voitures d'entrer par leurs propres moyens dans le garage est le Princess Victoria de 1939, construit par Denny and Brothers, qui assure la traversée entre l'Écosse et l'Irlande. De dimensions comparables aux paquebots transmanche d'avant-guerre (98 m de long et 14,5 m de large), il dispose d'un pont garage avec chargement par l'arrière et deux plaques tournantes. Si les opérations sont plus lentes que dans un ferry moderne où les véhicules entrés par l'arrière sortent par l'avant et inversement, les plaques tournantes constituent un grand progrès, bien qu'elles ne puissent être utilisées pour des véhicules de grande longueur. Réquisitionné par l'Amirauté à la déclaration de guerre pour devenir poseur de mines, le Princess Victoria saute sur une mine le 19 mai 1940. Le Princess Victoria n'aura connu que 2 mois de service en tant que car-ferry, temps trop bref pour évaluer ses capacités et sa sécurité.

En 1952, le Lord Warden, de dimensions comparables à celle des autres paquebots de la Manche (110 m de long sur 18,50 m de large) est un navire à turbine, chauffé au mazout, qui comme le Princess Victoria, fait entrer les véhicules par l'arrière, avec une plaque tournante. Il assure la traversée entre Douvres et Boulogne. Il avait été précédé en 1947 par le Princess Victoria (à ne pas confondre avec le Princess Victoria de 1939) dont la fin dramatique mérite quelques développements. Le Princess Victoria, armé par les British railways, assurait le service entre Stranraer en Écosse et Larne, en Irlande du Nord, soit une traversée assez courte qui prend environ deux heures et demie. Stranraer étant au fond du Loch Ryan, il faut sortir du loch, mais la traversée de Cairnryan à Larne n'excède pas 21 miles nautiques. Sorti en 1947 des chantiers de Denny and Brothers, de Dumbarton, le Princess Victoria était le premier véritable car-ferry à opérer dans les eaux britanniques si l'on excepte les deux mois de service de son prédécesseur. Il pouvait prendre jusqu'à 1500 passagers et 40 véhicules. Mais contrairement aux paquebots de la Manche, le Princess Victoria avait déjà opté pour la motorisation diesel, déjà sur le premier du nom en 1939. C'est la raison pour laquelle il est mentionné comme MV Victoria (Motor Vessel) et non TS (Turbine Steamer).

Le 31 janvier 1953, la tempête fait rage en mer d'Irlande, mais les informations météo dont dispose le commandant en sous-estiment la sévérité, et lorsque le Princess Victoria part à 7h45, abrité dans le loch, on ne peut imaginer les conditions qui règnent en pleine

mer. Sorti du loch, le commandant, conscient du danger, décide de revenir et fait demi-tour. Malheureusement, lors de la manœuvre, une vague prend le navire par l'arrière, endommage la porte arrière et l'eau envahit le pont garage. Le commandant tente alors de mettre le bateau face au vent et de faire marche arrière, utilisant le gouvernail d'étrave. Mais dans l'impossibilité de déverrouiller le gouvernail, tant la plage avant est balayée par les vagues, il décide de poursuivre sa route vers l'Irlande. Vers midi, la gîte atteint 35° et deux cents tonnes d'eau ont envahi le pont garage. Le bateau poursuit sa route à faible vitesse vers la côte d'Irlande se maintenant à flots pendant 4 heures après la rupture des portes et l'émission d'un appel de détresse ; il coule à 4 miles de la côte. Le bilan est désastreux : 133 victimes, et seulement 44 survivants, dont aucune femme et aucun enfant. Parmi les victimes, le Vice-Premier ministre de l'Irlande du Nord, J. Maynard Sinclair, et le député du comté du North Down, Sir Walter Smiles. Le capitaine James Ferguson et le radio Broadfoot ne vont pas quitter le navire.

Le naufrage du Princess Victoria mit en évidence la difficulté d'assurer la stabilité d'un navire roulier en particulier en cas d'avarie. Pour permettre l'embarquement et le débarquement des véhicules, le navire roulier ne peut pas être compartimenté au niveau des ponts garage, ou s'il est compartimenté, ne peut l'être que partiellement. Le pont garage se situe juste au-dessus de la ligne de flottaison. Par une mer d'huile, aucun problème, mais à la moindre houle, les portes doivent être parfaitement étanches pour éviter que l'eau ne s'engouffre sur le pont garage, car si l'eau pénètre sur ce pont garage, qui par nature n'est pas compartimenté, se produit alors le phénomène de carène liquide. La carène liquide désigne cette masse d'eau qui se déplace avec la gîte, et qui peut l'accentuer jusqu'au chavirage. Dans le cas du Princess Victoria, le rapport officiel établit les causes du naufrage : portes arrière d'une résistance insuffisante, et drainage insuffisant du pont garage. Mais si le bilan est aussi lourd, c'est parce que les secours ne sont pas parvenus assez tôt. Il a été établi que le commandant n'avait pas pu communiquer sa position avec précision, en raison de l'absence de système de navigation. Il faut aussi rappeler qu'au moment où le navire est construit (1947), le système de radionavigation Decca vient tout juste d'être mis à la disposition des usages civils, et que la courte distance à parcourir n'avait pas semblé justifier l'installation a posteriori du Decca : sur ce trajet, par beau temps, on ne perd jamais la côte de vue (à aucun moment le bateau n'est éloigné de plus de 10 miles nautiques de la côte), distance nettement plus courte qu'entre Dieppe et Newhaven par exemple. Le rapport officiel a estimé que le navire n'était pas en état de prendre la mer, en raison de la faiblesse reconnue des portes arrière, et de la faible capacité de vidage du pont garage. Mais, et c'est là un fait capital, le Princess Victoria avait pu se maintenir à flot et continuer à faire route à faible vitesse jusqu'aux côtes d'Irlande, pendant 4 heures après la rupture des portes arrière. Bien plus tard, d'autres ferries ne mettront que quelques minutes à couler, après l'envahissement par l'eau du pont garage. La raison en est simple : le pont garage du Princess Victoria ne faisait pas toute la longueur du bateau. Derrière une cloison étanche, la deuxième partie du pont était réservée aux passagers. Le Princess Victoria avait donc un pont compartimenté en deux dans le sens transversal, et

c'est la principale raison pour laquelle il a pu non seulement rester à flot, mais continuer sa progression pendant 4 heures après l'appel de détresse. Rien à voir avec le Spirit of Free Enterprise qui avait coulé en quelques minutes (1987) ou l'Estonia, qui n'avait mis qu'une heure pour sombrer (1994). Ajoutons que le Princess Victoria (par décision du commandant ?) avait refusé de prendre des véhicules. N'étant pas arrimés, ils auraient en errant d'un bord à l'autre, encore accentué la gîte. Une fois de plus on avait pu constater que la majorité des catastrophes survient non pas en pleine mer, mais à proximité de la côte. Le naufrage du Princess Victoria mit en évidence la vulnérabilité des navires rouliers, et les précautions particulières qu'ils exigent. À la lumière de la catastrophe du Princess Victoria, quelques modifications (en particulier le renforcement de la porte arrière) furent apportées sur le Lord Warden. La ligne Dieppe-Newhaven dut encore attendre 10 ans pour voir un car-ferry ro-ro, le Falaise. Et encore était-ce un ancien paquebot de Saint-Malo converti en car-ferry. En 1964-65, les jumeaux Valençay et Villandry sont les premiers navires de la ligne conçus dès l'origine pour le transport des touristes motorisés.

Depuis lors, les automobilistes n'ont cessé de gagner en facilité d'embarquement et de débarquement, avec des ferries plus vastes, plus commodes d'accès et plus confortables (le progrès ne se situant pas tant dans les aménagements qu'au niveau de la stabilité des navires et de la réduction des bruits et vibrations). Rien ne semble plus simple aujourd'hui que de traverser la Manche par ferry avec son automobile. Les progrès de la technique, mais peut-être encore plus la culture de la sécurité qui s'est développée, ont rendu les incidents tout à fait exceptionnels. Les ferries suivent l'évolution de l'ensemble du transport maritime, partageant le souci d'économiser l'énergie et de réduire la pollution, et de s'adapter aux exigences du fret routier, qui constitue une part essentielle du chiffre d'affaires. Tout récemment, sont apparus des navires à deux étraves et deux passerelles de navigation qui suppriment l'évitage, c'est à dire une fois les véhicules et les passagers embarqués, la rotation du bateau sur lui-même pour repartir en sens inverse. Il faut s'attendre dans les prochaines années à des innovations encore plus surprenantes.