

Transport maritime. Les armateurs sont dans le brouillard

[Le Télégramme](#), Novembre 2018

Plusieurs armateurs français s'inquiètent des conséquences du Brexit. L'absence de « deal » concernant notamment la frontière irlandaise bloque les investissements. Lors d'une réunion, organisée en marge de la Route du Rhum, des acteurs du secteur ont interpellé des parlementaires.

« On est dans un flou artistique. Les transporteurs maritimes ne peuvent plus rien faire ». Jean-Marc Roué, président de la compagnie Brittany Ferries et d'Armateurs de France, l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes, est vent debout. Lors d'une réunion, organisée en marge de la Route du Rhum, il a interpellé plusieurs parlementaires sur la nécessité d'agir, et vite.

La peur du « no deal »

Le problème qui le préoccupe porte un nom : Brexit. Pour rappel, le 29 mars 2019, le Royaume-Uni sortira de l'Union européenne. « Quoiqu'il arrive, cela aura un impact », martèle Jean-Marc Roué. Mais en cas de « no deal », celui-ci pourrait être dévastateur pour les acteurs transmanche. « Le rétablissement d'une frontière et d'un passage douanier dès la fin du mois de mars prochain imposera la mise en place d'installations permettant la perception éventuelle des droits de douane, de même que la perception de la TVA. Mais ce n'est pas tout : il faudra prévoir la réalisation de locaux dédiés aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires, pour lesquels la règle qui prévaudra est celle du contrôle systématique », alertent plusieurs élus et acteurs économiques du transport maritime dans une tribune publiée en octobre.

Une situation d'autant plus instable que la Commission européenne a proposé, en août, un nouveau plan de liaison entre la Mer du nord et la Méditerranée. Plutôt que de traverser l'Angleterre au départ ou en direction de l'Irlande, les navires seraient alors redirigés vers la Belgique et les Pays-Bas. Dans ce projet, les ports français ont été oubliés. « Il y a eu une faute géostratégique majeure », observe Jean Bizet, sénateur de la Manche. « Au sujet du Brexit, nous avons perdu un temps fou alors que les Anglais ont bien avancé », déplore, de son côté, Jean-François Rapin, sénateur du Pas-de-Calais.

« Il faut se battre à Bruxelles », encourage Jean-Marc Roué, le regard tourné vers Isabelle Thomas, députée européenne. « La commission européenne est sous la coupe du lobbying des états. Or, concernant la France, nous avons un déficit de présence. On fait de la diplomatie alors que nous devrions être dans le dur comme l'ont été sur ce sujet les Néerlandais et les Belges », répond-elle.

Une gestion impossible ?

Pour inverser le cap, les armateurs encouragent le pouvoir politique à se restructurer pour mieux « défendre les intérêts des acteurs français ». Michel Vaspert, sénateur des Côtes-d'Armor, est du même avis. « Je suis effaré par le nombre de structures qui gèrent les questions maritimes. C'est très compliqué de faire avancer les dossiers ». Dans le même sens,

Gilles Lurton, député de la 7e circonscription d'Ille-et-Vilaine, regrette qu'il y ait « trop de ministères en charge de ces questions ».

« La mer est un sujet transversal qui ne peut être géré par un seul ministre », répond Liliana Tanguy, députée de la 7e circonscription du Finistère. Cette dernière a souhaité rassurer les armateurs assurant que « le gouvernement avait conscience du problème ». Reste à savoir combien de temps mettra le pouvoir politique à dissiper le brouillard qui plane sur le transport maritime français...

Un projet de loi examiné au Sénat

Depuis mardi, le Sénat examine le projet de loi « Brexit » habilitant le gouvernement français à prendre, par ordonnances, les mesures nécessaires, notamment en cas de Brexit dur. Parmi les cas les plus épineux figurent celui des Britanniques vivant en France (au moins 150 000), pour éviter qu'ils ne se retrouvent en situation irrégulière et la situation des Français installés au Royaume-Uni qui reviendraient en France, par exemple pour leur permettre de faire valoir leur période d'activité outre-manche dans le calcul de leur retraite. Il s'agit aussi de gérer les flux de personnes et de marchandises, avec un point particulièrement sensible, celui du tunnel sous la Manche. Les exportations vers le Royaume-Uni représentent 3 % du PIB français, environ 30 000 entreprises françaises exportent des marchandises et services outre-Manche et 4 millions de Britanniques se rendent en France chaque année.

« Nous n'avons pas donné de blanc-seing au gouvernement : nous avons rigoureusement précisé l'habilitation à légiférer par ordonnances pour encadrer l'action de l'exécutif », a souligné Ladislav Poniatski (LR), rapporteur de la commission spéciale. Présidée par Jean Bizet (LR), elle a adopté une série d'amendements au texte du gouvernement, composé de quatre articles, en particulier pour préciser « la finalité des ordonnances » : « maintien des droits sociaux et professionnels des Français qui vivent au Royaume-Uni », « sauvegarde des activités économiques en France mais également des flux de marchandises et de personnes depuis le Royaume-Uni », « préservation, sous certaines conditions et sous réserve de réciprocité, des droits des ressortissants britanniques installés en France ». La commission s'est également assurée que les conseillers municipaux de nationalité britannique élus en 2014 conserveront leur mandat jusqu'aux élections de 2020. Elle a aussi réduit de 6 à 3 mois le délai de dépôt du projet de loi de ratification pour que le Parlement se prononce plus rapidement sur les ordonnances du gouvernement.