Brexit. Le patron de Brittany Ferries tire la sonnette d'alarme pour les ports français

Ouest-France du 23 août 2018

La Commission européenne n'a retenu aucun port français pour les liaisons qu'elle subventionnerait entre l'Irlande et le continent si le Brexit se fait sans accord. Pour Jean-Marc Roué, président de Brittany Ferries, les autorités françaises n'ont pas assez défendu les ports sur la Manche, explique-t-il à Ouest-France jeudi.

Les ports français pourraient-ils sortir perdants du Brexit ? C'est ce que craignent de nombreux acteurs du secteur maritime depuis le début du mois. Dans la perspective d'un Brexit sans accord, la Commission européenne a proposé de rediriger le corridor maritime « Mer du Nord - Méditerranée », qui relie l'Irlande au Vieux continent.

Publié le 1er août, le document entend revoir le tracé qui traverse l'Angleterre au profit d'une liaison entre les ports de Dublin et Cork, en Irlande, et de Zeebruges, Anvers et Rotterdam, en Belgique et aux Pays-Bas.

Aucun port français n'a été retenu. Pourtant, l'enjeu est considérable. La Commission ne peut pas imposer des routes maritimes aux armateurs, mais seule l'inscription dans un des corridors de transports européens permet aux ports et aux armateurs de recevoir des subventions européennes. À la clé ? Plus de 30 milliards d'euros pour la période 2021-2027.

Jean-Marc Roué, président de Brittany Ferries et président de l'association Armateurs de France, en appelle à Emmanuel Macron.

Le corridor qui relie l'Irlande au continent devait-il être réformé ?

La question de son tracé se pose logiquement avec le Brexit. Beaucoup d'échanges se font, pour la République d'Irlande, via le Royaume-Uni, qui est un pays de transit. Mais, à l'origine, ce corridor ne devait pas être revu avant 2023 et nous avons été très surpris, le 1er août, de découvrir ce projet.

Y a-t-il lieu de s'inquiéter ?

Oui ! Les autorités françaises n'ont pas suffisamment défendu nos ports. Je crains qu'elles n'aient pas pris la mesure des risques que représente le Brexit pour le transport maritime et ceux qui y sont liés : les ports, les agents maritimes, etc. Depuis que le Brexit a été voté, on a lu que c'était une chance, que des acteurs bancaires pourraient rejoindre Paris. Mais pour les territoires périphériques comme la Bretagne, la Normandie, etc., ce n'est pas une chance. J'espère que le dossier pêche est mieux traité. Autrement, nos amis pêcheurs ont de vraies questions à se poser.

Quelles conséquences cette décision peut-elle avoir ?

Un exemple. Brittany Ferries a investi dans un navire : le Honfleur. Il est en construction et ira au-delà de la réglementation environnementale puisqu'il fonctionne au gaz naturel liquéfié. Il sera moins polluant que le navire qu'il remplacera. Le Honfleur aurait pu bénéficier d'aides à l'investissement dans le cadre des corridors européens. Pour cela, il faut que son port d'attache, Ouistreham, soit sélectionné par la Commission.

Les ports perdent aussi des subventions européennes...

Oui... Les ports non-inscrits au corridor ne bénéficieront d'aucune subvention s'il y a des infrastructures portuaires à modifier, par exemple quand les volumes deviennent plus importants, quand le bateau devient plus grand ou qu'il faut remplacer une passerelle... Certains ports, comme Cherbourg, en auraient pourtant besoin. D'autant que le marché transmanche a beaucoup évolué. En 1986, 600 000 poids lourds traversaient la Manche, au départ de toute la façade, de Dunkerque à Roscoff. Aujourd'hui, ils sont presque 5 millions, via l'Eurotunnel et les navires rouliers. Ne pas prendre en compte cette évolution est une erreur.

Pourtant, la France est plus proche de l'Irlande que la Belgique et les Pays-Bas...

La géographie fait, effectivement, que la route maritime est plus courte entre un port français et la République d'Irlande. La décision de la Commission doit nous amener à une réflexion en profondeur. Nous avons énormément de difficultés à traiter la congestion des ports en Europe. Or, les ports belges et néerlandais sont déjà chargés. Pourquoi continuer à y centraliser le trafic?

La décision de la Commission peut-elle encore évoluer ?

J'espère ! En tout cas, il faut essayer. La ministre des Transports a réagi rapidement et je vois que la commissaire européenne aux Transports (Mme Violeta Bulc) lui répond. Mais elle n'annonce pas qu'une grande réforme sera tout de suite actée. Pour Calais, elle indique que le port n'a aucune liaison avec l'Irlande. C'est vrai. Mais est-ce que cela doit l'empêcher de rester dans le corridor ? C'est choquant. Ce sont des décisions comme celles-ci qui ont conduit au Brexit...

Qu'attendez-vous des autorités françaises et européennes ?

Qu'elles donnent sa chance à la façade Manche française d'être un acteur de l'après-Brexit. J'en appelle au président de la République, comme au Premier ministre et au Parlement européen.