

Jean-Marc Roué : « Il faut créer un écobonus financé par des fonds européens »

Jean-Marc Roué, président du conseil de surveillance de Brittany Ferries, plaide pour la création d'un écobonus européen versé aux chargeurs. La seule solution, selon lui, pour reporter massivement du fret routier vers la mer.

Que représente le « Cap Finistère » pour Brittany Ferries ?

C'est un navire qui, par ses capacités en passagers, son confort et sa capacité en roulage, se situe à mi-chemin entre le Pont-Aven et le Cotentin. Il est évident qu'il est destiné à un accroissement de notre activité sur Portsmouth - Santander. Ceci répond au développement de la capacité d'accueil de l'Espagne, qui, au départ de Portsmouth, attire une clientèle britannique peu impactée par la crise. Au contraire du marché français. Je précise que, par ailleurs, nous sommes satisfaits de notre ligne au départ de Plymouth.

Avec le « Cotentin », le « Pont-Aven » et maintenant le « Cap Finistère », l'offre que vous proposez désormais entre la Grande-Bretagne et l'Espagne relève d'une autoroute de la mer...

Tout à fait. Nous cumulons désormais cinq départs hebdomadaires, deux du Pont-Aven, deux du Cap Finistère et un du Cotentin. Notre objectif est d'atteindre 25 000 poids-lourds en 2010 (NDLR : contre 11 594 sur le dernier exercice) et 40 000 d'ici 2012. Ceci répond à l'attente qui est aujourd'hui celle des politiques de voir le maritime constituer une alternative au « tout route ». D'ailleurs, depuis sa mise en service le 27 novembre 2007, le Cotentin est inscrit dans le volet « report modal » du programme Marco Polo. Il bénéficie d'une aide à hauteur de 1 euro par 500 tonnes-kilomètre

reportées de la terre vers la mer pour 3 ans. Le dispositif s'arrêtera donc pour ce navire en fin d'année. Il représente un montant de 800 000 euros répartis sur 3 ans, pour un coût d'exploitation annuel de 20 millions par an. Fin 2010, en dépit des volumes considérables de camions dont nous évitons le passage sur le territoire français, nous ne toucherons plus d'aide, dans la mesure où les dispositifs européens actuels (RTET et Marco Polo) ne prévoient que des aides au démarrage pour des lignes nouvelles. Ceci m'amène à poser clairement la question : quel est l'objectif ? En n'attribuant d'aides que pour le lancement de lignes nouvelles, on risque d'inciter les armateurs à créer des lignes là où il n'y a pas de marché. En matière de transport maritime, il n'y a pas de marché qui ne soit pas exploré.

Vous demandez donc qu'un nouveau type d'aides au report modal soit créé au bénéfice du transport maritime ?

Ce qui permettrait de tout simplifier, d'être efficace, sans risquer d'être retoqué au niveau communautaire, ce serait la généralisation d'un écobonus financé par des fonds européens, qui serait versé non pas à l'armateur, mais au chargeur, ou au transporteur routier ou au commissionnaire (1). C'est le seul moyen d'être efficace dans la mesure où un État ne sera jamais très empressé d'aider une liaison maritime qui, parce qu'elle épargne complètement son réseau routier, ne profite



André Thomas

« En n'attribuant d'aides que pour le lancement de lignes nouvelles, on risque d'inciter les armateurs à créer des lignes là où il n'y a pas de marché. »

par définition à aucun de ses ports. C'est le cas, par exemple, des liaisons Royaume-Uni - Espagne. Un tel dispositif européen est évidemment lourd à mettre en place. Mais il répond aussi à la volonté politique de la Commission.

Brittany Ferries se voit reprocher un certain désengagement vis-à-vis de Cherbourg. Que répondez-vous ?

En 10 ans, le transmanche a perdu dix millions de passagers,

soit 30 % du marché. C'est notamment la conséquence de la suppression du duty free en 1999 puis de la baisse de la livre. La clientèle spécifique du hors-taxe ainsi que celle des « shoppers » qui faisaient également leurs courses en France, ont quasiment disparu. Elle était forte à Cherbourg. Dans la même période, le fret a progressé d'environ 25 %. C'est ce qui a justifié la hausse de capacité des compagnies. Mais la crise actuelle a amputé le transmanche de 770 000 poids-lourds, soit pres-

que le quart du marché. Notre offre pour le fret sur Cherbourg sera un peu moins importante avec le retrait du Barfleur mais elle sera adaptée au marché. Pour le transport de passagers, nous allons développer l'activité du Normandie Express, qui passera de 6 à 11 rotations par semaine en saison, car nous croyons à un marché de lignes rapides.

Propos recueillis par André THOMAS

(1) Lire également en page 11.