

Intervention de M. Jean Marc Roué, Président de B.A.I. – Brittany Ferries

« Faire baisser l'engorgement des routes, contribuer au développement durable, réussir le transfert modal vers la mer »

Introduction

Monsieur le Commissaire Européen, Monsieur le Secrétaire Général, Monsieur le Directeur des transports, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs

Je suis particulièrement honoré par l'invitation de la Commission Arc Atlantique de la CRPM, au séminaire sur les Ports et le Transport Maritime.

Je remercie les autorités portuaires de Gijón qui accueillent cet événement.

La CRPM et Brittany Ferries ont plusieurs points communs : leur ancrage en Bretagne, leur périmètre d'action au sein de l'Arc Atlantique, et leur année de création en 1973.

Toutefois, notre point de convergence le plus fort est certainement l'objectif de développer des liens économiques et culturels entre les régions.

Contexte de la création de Brittany Ferries

Notre Compagnie maritime a été créée par la volonté des agriculteurs bretons de pouvoir exporter leur production et importer leurs matières premières.

Leur principal objectif étant de disposer de réseaux de transport et de communication performants, pour compenser leur éloignement des grandes zones de consommation européennes, ils ont obtenu des pouvoirs publics :

- ✓ La construction, en Bretagne, d'un réseau autoroutier ouvert sur l'Europe,
- Et :
- ✓ La construction d'un port roulier à Roscoff pour développer les exportations de légumes vers la Grande Bretagne et permettre aux touristes britanniques d'accéder directement aux régions de l'ouest de la France.

Le transport a donc joué un rôle très important dans le désenclavement économique de la Bretagne : La réduction des distances et des temps d'acheminement pour les marchandises empruntant ces nouvelles voies de communication a permis d'améliorer la productivité du transport, donc d'augmenter la compétitivité des filières économiques du tissu rural qui constitue la région.

La Compagnie et les régions

La création de nos activités maritimes, avec un objectif d'aménagement du territoire entre régions périphériques, a rencontré plusieurs difficultés :

- Adapter l'offre de transports en fonction des rythmes de la demande : des touristes très nombreux pendant les saisons touristiques, mais insuffisants le reste de l'année pour assurer l'équilibre d'exploitation avec seulement le fret.
- La nécessité pour capter et développer les trafics fret de maintenir des lignes maritimes accessibles aux transporteurs toute l'année.

Les collectivités publiques bretonnes et normandes, constatant l'importance des retombées économiques des liaisons par navires RoPax avec les régions de l'Arc Atlantique, jouent depuis 1982 un rôle actif dans le développement de la flotte de Brittany Ferries.

Réunies au sein de Sociétés d'Economie Mixte, La compagnie et les collectivités régionales constituent le capital requis pour le financement d'une partie des navires. Ces partenariats public-privés sont les garants de la bonne stabilité de l'offre de transport maritime de ces deux régions. Il répond aux critères de « l'investisseur avisé » requis par les réglementations européennes et nationales. Ces accords sont négociables par les deux parties.

Les retombées économiques des activités de Brittany Ferries, sous forme d'emplois directs, indirects ou induits, de dépenses de l'entreprise, et de dépenses des visiteurs étrangers, sont générées à plus de 70% dans les régions des ports desservis.

Pour les actionnaires de l'entreprise, pour la majorité des agriculteurs bretons, Brittany Ferries constitue, comme à l'origine, un débouché vers la Grande Bretagne et l'Irlande pour les productions agricoles et agroalimentaires, c'est également un acteur économique dont les activités dynamisent l'économie et la consommation des productions régionale.

Activités

Les routes maritimes, les capacités offertes et l'activité de Brittany Ferries sont en constante croissance depuis la création de l'entreprise.

Après la construction d'un port, la création d'une compagnie maritime et l'ouverture d'une première ligne fret transmanche en 1973, l'activité passager débute en 1974,

L'ouverture d'une seconde ligne transmanche a lieu en 1976

En 1978, les deux premières lignes de l'arc Atlantique reliant la Grande Bretagne à l'Espagne et l'Irlande à la France sont créées.

En 1985 et 1986, dans le cadre d'un nouveau partenariat régional, Brittany Ferries développe ses activités transmanche entre la Normandie et le sud de la Grande Bretagne.

La ligne Portsmouth Cherbourg est créée en 2004, lors de l'arrêt des activités de P&O en Manche ouest.

Nous venons d'ouvrir une seconde ligne hebdomadaire exclusivement dédiée au transport de fret entre Santander et Poole. Ce qui nous permet maintenant d'assurer 3 rotations hebdomadaires entre le sud de la Grande Bretagne et le nord ouest de l'Espagne.

Ce nouveau service sera assuré par le M/V Cotentin qui peut transporter 120 semi-remorques. Il a été étudié sur la base du potentiel de clients espagnols et britanniques demandeurs d'un service de week-end permettant d'éviter les interdictions de circuler pour les poids lourds en France et au Pays Basque. Il permet un retour des camions vers la péninsule Ibérique et l'acheminement des véhicules dès le lundi en Grande Bretagne. La création de ce nouveau service va permettre aux véhicules de gagner plus d'une journée de productivité

La nouvelle donne

L'élargissement de l'Europe vers l'est, les coûts croissants de l'énergie et des matières premières, auxquels vont rapidement s'ajouter des mesures environnementales, risquent de nuire au bon développement de la mobilité et des échanges entre régions de l'ouest de l'Europe et régions à forte densité de population et d'industries. C'est donc le risque d'un nouvel enclavement des régions périphériques qui se renforce et qui pourrait nuire à la cohésion territoriale européenne.

Le transport maritime dispose de beaucoup d'atouts pour préserver la mobilité et contribuer au développement durable.

Le Short Sea Shipping se conçoit comme le transport maritime permettant aux marchandises d'éviter les secteurs d'engorgement routier, sans altérer la performance logistique ou économique des échanges.

C'est ce que nous réalisons sur nos lignes transmanche et sur la façade Atlantique en faisant économiser chaque année à la route près d'un milliard de tonnes kilomètre, qui seraient consommés si, en l'absence de lignes en manche ouest, ces flux de camions et de voitures devaient emprunter le détroit du Pas de Calais.

Pour transférer massivement des camions de la route vers la mer, la productivité du dispositif maritime alternatif doit être très élevée :

- Pour compenser les ruptures de charge supplémentaires, les tarifs doivent être largement compétitifs par rapport à la route,
- Pour limiter les émissions de CO₂ par véhicule transporté, les navires doivent être de très grande capacité, ils ne doivent pas excéder certaines vitesses et être dotés des équipements conformes aux normes les plus récentes. (Plus un navire est long, moins la puissance requise est élevée pour une même vitesse d'exploitation.)
- Pour limiter la vitesse d'exploitation des navires, les équipements portuaires et les systèmes d'information doivent être rigoureusement adaptés. Moins la durée d'immobilisation des navires est importante, moins l'énergie consommée en mer est élevée.

La création massive d'un marché utilisant des services maritimes alternatifs est cependant limitée par la nécessité pour les transporteurs routiers de disposer de fréquences de départs adaptées à leurs contraintes logistiques.

Le service qu'ils attendent est celui de la continuité routière, qui réduit au maximum les temps d'attente et les ruptures de charge. Seuls certains trafics de filières privilégient déjà les alternatives maritimes, mais ils sont souvent insuffisants, en particulier dans les régions périphériques de la façade Atlantique, pour constituer à eux seuls les trafics d'une autoroute de la mer.

L'adéquation entre la nécessaire productivité du dispositif Short Sea et les attentes des professionnels de la logistique et du transport routier est donc difficile à trouver spontanément

Brittany Ferries, étudie très activement les possibilités de création ou de renforcement de services Short Sea sur le secteur de l'Arc Atlantique.

Nous nous sommes récemment portés candidats au premier appel à projet Marco Polo II, ainsi qu'au récent appel à projet Franco-Espagnol sur les autoroutes de la mer.

Des relations étroites avec nos clients, transporteurs et logisticiens contribuent largement aux décisions que nous prenons pour anticiper l'évolution de leurs besoins de capacités de transport ou de nouvelles implantations géographiques.

Nous constatons que les transporteurs et les chargeurs sont de plus en plus ouverts à l'idée de transférer une partie de leurs trafics vers les solutions maritimes alternatives, toutefois leur pleine adhésion et leurs engagements ne peuvent être recueillis que si la fiabilité opérationnelle et commerciale de tels services leur est garantie.

Pour l'opérateur maritime, des solutions alternatives à la route entre des ports de la façade Atlantique sont possibles dans les conditions techniques et de productivité déjà évoquées. Pour être financièrement équilibrée à terme il est indispensable que les volumes et la régularité des trafics permettent d'atteindre des taux de remplissage élevés, pour des navires de grande capacité linéaire et techniquement optimisés.

Ces conditions d'équilibre doivent être atteintes aussi rapidement que possible pour limiter les pertes accumulées au démarrage du dispositif. Nous pensons que sans mesures fortement incitatives pour les transporteurs routiers, les remplissages des navires risquent de rester trop faibles pour assurer la pérennité des lignes.

Compte tenu des distorsions de concurrence qui risquent d'apparaître lors du lancement des autoroutes de la mer, il est indispensable que les opérateurs déjà présents sur les marchés concernés puissent être associés aux dispositifs qui sont soutenus par des aides. Un dispositif d'observation objective des flux doit permettre de déceler l'impact éventuel de ces nouveaux services sur les lignes Short Sea existantes.

Conclusion

C'est ma langue régionale qui m'inspire la conclusion de cette présentation : « Mod-all », en Breton, signifie « Autrement ».

Le défi du développement durable nous impose de développer de nouvelles idées et les moyens indispensables pour accroître la mobilité et les échanges entre les régions de l'Arc Atlantique tout en préservant les équilibres naturels.

La bonne accessibilité des ports, l'adaptation des infrastructures des systèmes d'information et des navires doivent être soutenus pour réussir le transfert modal des camions vers la mer et permettre aux régions périphériques de préserver leur compétitivité pour tirer parti de leur dynamisme économique.