

La France inquiète pour ses ports en cas de Brexit « dur »

La ministre des transports a écrit à la Commission européenne pour demander que les ports français soient pris en compte par le projet de nouvelle liaison entre l'UE et l'Irlande.

LE MONDE | 20.08.2018 à 11h25 • Mis à jour le 20.08.2018 à 14h59 | Par Jean-Pierre Stroobants ([journaliste/jean-pierre-stroobants/](#))
(Bruxelles, Bureau européen)



Le port du Havre (Seine-Maritime), en mars 2017. CHARLY TRIBALLEAU / AFP

Elisabeth Borne, la ministre des transports, s'inquiète d'un projet adopté le 1^{er} août par la Commission européenne et visant à adapter le tracé du corridor maritime entre l'Irlande et l'Union en cas de Brexit « dur » – c'est-à-dire sans accord – entre Londres et Bruxelles, le 30 mars prochain. Mme Borne a écrit, le 10 août, à la commissaire chargée des transports, Violeta Bulc, pour lui dire que son projet était « *inacceptable* » parce que la nouvelle liaison proposée devrait favoriser les ports néerlandais et belges, au détriment de ports français, exclus dans leur ensemble selon la ministre, alors qu'ils seraient susceptibles d'être des points d'entrée pour les transporteurs soucieux d'éviter les contrôles à l'entrée et à la sortie du Royaume-Uni.

Actuellement, le corridor mer du Nord-Méditerranée permet l'acheminement des biens irlandais via Liverpool et Londres, puis Calais et d'autres ports continentaux. À l'avenir, les transporteurs voudront éviter la perte de temps et d'argent engendrée par les contrôles britanniques. Bruxelles, anticipant une absence d'accord, veut dès lors assurer la continuité du corridor et suggère de renforcer les liens entre Dublin et Cork, du côté irlandais, Anvers, Zeebruges et Rotterdam, du côté

continental.

Lire aussi : Brexit : l'impossible préparation des entreprises face au risque de non-accord ([/economie/article/2018/08/09/brexit-l-impossible-preparation-des-entreprises-face-au-risque-de-non-accord_5340784_3234.html](https://economie/article/2018/08/09/brexit-l-impossible-preparation-des-entreprises-face-au-risque-de-non-accord_5340784_3234.html))

Lien direct Le Havre-Irlande

Mme Borne estime, elle, que la proposition de Bruxelles présente de nombreuses lacunes et néglige l'intérêt manifesté par différentes parties prenantes françaises pour la mise en place de liaisons directes avec l'Irlande. « *La proximité géographique entre la France et l'Irlande fait de ces liaisons (...) des connexions évidentes avec le marché intérieur* », insiste-t-elle.

Elle prône un lien direct Le Havre-Irlande et une meilleure prise en compte des échanges via Cherbourg, Brest et Roscoff. La ministre, appuyée par Xavier Bertrand président de la région des Hauts-de-France, plaide enfin pour un renforcement des échanges via Calais et Dunkerque. « *Nous n'avons pas connaissance de services réguliers vers les ports français du corridor, à savoir Calais et Dunkerque* » a répliqué Mme Bulc, vendredi 17 août, dans une lettre envoyée à Paris et vue par *Le Monde*.

La commissaire slovène tente toutefois de calmer le jeu en proposant à la ministre une rencontre en septembre. Elle insiste par ailleurs sur le fait que son projet ne vise que le court terme – d'ici à 2020 – et une éventuelle solution d'urgence pour sauver les importations et les exportations irlandaises après le 30 mars 2019. L'Irlande totalisait, en 2017, 4 % des importations de l'Union (à hauteur de 78 milliards d'euros) et 6 % de ses exportations (120 milliards).

« *L'ajustement proposé ne change en rien la situation des ports français dans le corridor (Calais et Dunkerque) ou leur capacité à accéder à des financements européens dans le cadre du Mécanisme pour interconnexion en Europe* », souligne Mme Bulc. Les installations de la façade atlantique (Brest, Roscoff, Cherbourg) resteraient également éligibles à des projets dans le cadre d'un réseau central. La commissaire assure aussi qu'une demande française d'ajout d'une connexion Saint-Nazaire-Nantes-Tours au corridor Atlantique est retenue.

Double inquiétude

La lettre de Mme Borne traduit, en fait, une double inquiétude. D'abord, celle de voir l'attractivité des ports néerlandais et belges renforcée à bref délai, ce qui ne manquerait pas de pénaliser, sur le moyen et le long terme, les installations françaises. Et, d'autre part, de voir la manne de 30 milliards d'euros, liée à la redéfinition du corridor mer du Nord-Méditerranée pour la période 2021-2027, échapper en partie à la France : Rotterdam, Anvers et Zeebruges pourraient être les grands bénéficiaires de ces montants, destinés entre autres à renforcer les installations pour faire face, notamment, à l'augmentation des échanges avec l'Irlande.

Lire aussi : Brexit : ces pays européens qui envisagent à contrecœur un non-accord ([/economie/article/2018/08/09/brexit-ces-pays-europeens-qui-envisagent-a-contre-cœur-un-non-accord_5340787_3234.html](https://economie/article/2018/08/09/brexit-ces-pays-europeens-qui-envisagent-a-contre-cœur-un-non-accord_5340787_3234.html))

« *Si on laisse agir le marché, il choisira sans doute ces deux ports, plus proches de l'hinterland [arrière-pays] européen. La Commission s'inscrit simplement dans cette perspective* », a expliqué, dans le quotidien néerlandais *NRC*, Thierry Vanelslander, économiste des transports à l'Université d'Anvers.

Mme Borne souligne, dans son courrier, qu'elle compte fermement sur « *le soutien* » de la Commission lors des débats qui vont débiter au Conseil et au Parlement européens. Dans sa

réponse, Mme Bulc évoque seulement sa « *disponibilité* » pour « *tout suivi ultérieur* ».