

DES APPELS À L'AIDE POUR SAUVER LE LIEN AVEC NEWHAVEN



PHOTO FRANCK WEBER/PARIS-NORMANDIE

Transmanche en péril

P. 9

R - PNDB - 28205 - F : 1,40 €

DIEPPE



Quartier Pasteur : 78 logements sortent de terre

P. 10

BLANGY-SUR-BRESLE

La signalétique urbaine va être revue et corrigée

P. 15

SAINT-NICOLAS-D'ALIERMONT

Vidéoprotection : 24 caméras seront installées en 2021

P. 14

MERS-LES-BAINS



Une voie inaugurée en hommage à Arnaud Beltrame

P. 15

Défendre Dieppe-Newhaven

Transmanche. Depuis quelques semaines, ils sont nombreux ceux qui ont porté leur voix ou pris leur plume pour appeler à l'aide quant à l'avenir de la ligne transmanche. Mais jusqu'ici, rien ne paraît suffisamment concret.

Touche pas au transmanche pourrait être le slogan d'une campagne de pub en faveur de la sauvegarde de la ligne Dieppe-Newhaven. Depuis la rentrée 2020, les courriers ou les interpellations directes vers le gouvernement se succèdent de la part des élus locaux. La dernière en date est une lettre de trois pages, adressée vendredi 2 octobre par Bertrand Bellanger, le président du Département, au Premier ministre Jean Castex. La filière transmanche réclame tout simplement d'être soutenue par l'État. Bertrand Bellanger insiste néanmoins : toutes les lignes doivent être soutenues, y compris les plus petites, et celles qui bénéficient déjà d'argent public. « *Un dispositif de l'État qui se limite aux autoroutes de la mer en ne s'appliquant pas aux lignes secondaires, dont le soutien des collectivités est indispensable, viendra accentuer la fracture territoriale, décourager l'interventionnisme local et priver ces territoires des retombées économiques touristiques et sociales essentielles à leur dynamisme* », prévient **Bertrand Bellanger**. Il souligne les premiers efforts consentis : chômage partiel et prêts garantis par l'État pour limiter les premiers mois de baisse d'activité.

Un plan gouvernemental ?

Un plaidoyer qui fait écho à d'autres demandes transmises officiellement au cours des dernières semaines. Il y a eu, notamment, une lettre du député communiste Sébastien Jumel et de sa collègue socialiste d'Ille-et-Vilaine, Claudi Rouaux, en date du 10 septembre, co-signée par 50 parlementaires. Elle pointe les graves conséquences écono-



Le fret sur le transmanche, ce sont chaque année 35 à 38 000 embarquements pour un total de 1 360 000 tonnes de fret. Un poids économique qui a son importance localement. (Photo d'archives PN)

miques et sociales à Roscoff (29) comme à Dieppe avec la menace, à terme, d'un recul voire d'un arrêt des ferries vers l'Angleterre. « *L'annulation de dizaines de milliers de réservations entraîne une forte diminution de l'activité et des pertes de recettes considérables. Malgré le volontarisme des collectivités territoriales, que nous tenons à saluer, l'effort ne sera pas suffisant.* »

Très touchée par la crise sanitaire, la société danoise DFDS, qui exploite la ligne Dieppe/Newhaven, avait annoncé dès le mois d'août dernier un plan social avec 142 suppressions de postes à Calais (62) et Dieppe. L'impact serait toutefois relativement limité à Dieppe,

siège social français de la compagnie, où travaillent 188 personnels navigants et 82 agents sédentaires pour l'accueil de la ligne vers Newhaven, mais aussi pour toutes les fonctions support de la compagnie (gestion, comptabilité, administration).

Pour les acteurs normands du transmanche, un plan gouvernemental de sauvegarde est donc espéré rapidement. « *Pour l'instant, on n'entend pas grand chose de concret, regrette Bruno Béliard, un transporteur dieppois (lire ci-dessous). Heureusement, tous les politiques parlent à l'unisson pour défendre le transmanche.* »

M. L.-A.

EN CHIFFRES

La ligne transmanche entre Dieppe-Newhaven (qui existe depuis plus de 150 ans) c'est : 155 M € de dépenses passagers sur le territoire français (dont 22 M € de TVA). Ce sont aussi 34 M € de retombées économiques pour la Seine-Maritime. La ligne est soutenue financièrement par une enveloppe de 26 M €/an, que le Département de Seine-Maritime injecte. Ce sont encore 5 000 emplois directs, et 13 500 emplois indirects.

En raison de la crise sanitaire, le trafic passagers, qui était à 340 000 personnes transportées en 2019, a subi une baisse de 70 % sur les huit premiers mois de l'année.

Covid, DSP et Brexit : les trois inquiétudes

Depuis une vingtaine d'années, **Bruno Béliard** a fait de la ligne Dieppe Newhaven le point de départ de son activité de transport via sa société Euro Channel Logistics. Avec une agence française à Dieppe et une société de droit britannique basée à Newhaven, mais aussi 35 camions et des chauffeurs anglais et français, il effectue chaque année près de 1 500 embarquements. Il pointe du doigt les trois inquiétudes qui l'assaillent. D'abord, le Covid. « *La quatorzaine mise en place par le gouvernement britannique est une catastrophe, car il n'y a plus aucun touriste depuis mi-août.* » Il y a aussi la crainte que la Délégation de service public (DSP), qui doit être renouvelée en 2022 pour la



Bruno Béliard exploite 35 semi-remorques entre Dieppe et Newhaven.

liaison Dieppe/Newhaven, ne trouve aucun opérateur pour la faire fonctionner en raison du déficit structurel de la ligne. À Dieppe, DFDS, qui exploite la ligne

transmanche, bénéficie certes de recettes publiques par le Département, mais celles-ci sont plafonnées. Et la participation départementale ne pourra pas être dépassée en raison de la situation financière de la collectivité.

Nouvelle activité

Aussi, depuis mars 2020, DFDS Seaways accumule plusieurs millions d'euros de perte, qui pourraient conduire la société danoise à ne plus assurer la liaison dieppoise vers l'Angleterre. « *Le transmanche pour moi, c'est vital. Mon activité doit être installée sur le port. Se délocaliser est impossible à imaginer* », poursuit Bruno Béliard, qui insiste sur « *l'écosystème dieppo-diep-*

pois », que son activité de transport transmanche nourrit dans le secteur. La troisième inquiétude est moins prégnante actuellement, et pourtant ! Ce sont les conséquences du Brexit, à venir au 1er janvier 2021. Elles impliquent une complète réorganisation de la profession. La société Euro Channel Logistics s'est préparée à cette mutation en ouvrant une nouvelle activité, celle de transitaire (ou RDE représentant en douane enregistré). « *Mon entreprise a anticipé le Brexit en créant cette activité de déclaration en douane pour nos clients. Nous avons embauché trois personnes et investi dans un logiciel pour cela. Mais le Brexit va rebattre totalement les cartes de la profession.* »