

Le Monde, 8th February 2019.

Brexit : dans les ports de Dieppe et Newhaven, la crainte d'un « no deal »

De part et d'autre de la Manche, les deux petits ports dont l'activité dépend du maintien de la ligne de ferry qui les relie pourraient souffrir d'un Brexit sans accord.

Par Allan Kaval Publié aujourd'hui à 10h06, mis à jour à 10h59



La ville de Dieppe dépend fortement du commerce avec le Royaume-Uni, via la liaison par ferry avec Newhaven, dans le sud de l'Angleterre. ED ALCOCK / M.Y.O.P. POUR « LE MONDE »

« *Tout va bien* » : au fond du port de Dieppe (Seine-Maritime), les trois mots se détachent en grosses lettres rouges, lumineuses, dans l'air mouillé. C'est le nom d'un bistrot emblématique. A l'intérieur, Pierre Marlin, Dieppois de 72 ans, évoque le temps où le bateau de la ville britannique de Newhaven appareillait juste devant, sur le quai Henri-IV : « *Les voyageurs arrivaient de Paris en train, embarquaient sur le paquebot, prenaient un autre train de l'autre côté de la Manche et arrivaient à Londres en ligne droite. C'est la ligne historique entre les deux capitales.* »

*« A Dieppe, le bateau de Newhaven, c'est comme la tour Eiffel à Paris, très peu de Dieppois y sont montés, mais s'il s'arrêtait, ça ferait un énorme vide. Dans une petite ville comme celle-ci, le ferry, c'est le rêve, c'est l'ailleurs, c'est se dire qu'on n'est pas tout à fait au bout du monde »,* veut croire l'ancien entrepreneur des transports, président de l'association de défense de la ligne Tug-Horizon.

A quelques semaines du 29 mars, date à laquelle le Royaume-Uni pourrait quitter l'Union européenne sans accord, le petit monde qui, d'un côté ou de l'autre de la Manche, a intérêt à ce que les relations entre les deux ports se poursuivent ne sait trop à quoi se préparer. *« La ligne n'est pas forcément menacée mais on n'a pas la moindre idée des effets d'un "hard Brexit" »,* résume M. Marlin. Il se veut pourtant optimiste : *« Jusqu'ici tout va bien. »*

#### « On a rejoué Guillaume le Conquérant »

Depuis 2001, le maintien de la liaison tient à la volonté du conseil général de Seine-Maritime, qui a acheté deux ferrys et les infrastructures portuaires de Newhaven, laissées à l'abandon. Cas exceptionnel, une collectivité française a acquis un port britannique sinistré afin de maintenir une ligne mineure et de sauvegarder l'activité qui lui est attachée côté français. *« Ici on a rejoué Guillaume le Conquérant ! »,* s'amuse un employé du port de Dieppe. Mais, en dehors des subventions, c'est le fret qui rend cette ligne viable pour son opérateur, la compagnie danoise DFDS Seaways. Et un Brexit sans accord risque d'être synonyme de pagaille pour ses deux navires : contrôles supplémentaires, attente, bouchons.



Bruno Béliard, fondateur et PDG d'Euro Channel Logistics qui expédie des marchandises entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe via le terminal de ferry situé à Dieppe. ED ALCOCK / M.Y.O.P. POUR « LE MONDE »

Même si les deux à trois escales par jour des bateaux laissent du temps pour effectuer ces formalités, c'est l'angoisse des transporteurs routiers qui utilisent la ligne. Bruno Béliard, à la tête d'Eurochannel Logistics, est un anglophile inquiet. Spécialisé dans les flux entre le Royaume-Uni et la France via la ligne Dieppe-Newhaven, il soutient l'équipe galloise de rugby et a décoré son parking d'une cabine téléphonique rouge qui, dans une existence antérieure, a dû prendre la pluie sur un trottoir de l'autre côté de la Manche. « *Depuis janvier, nous nous préparons à des temps d'attente supplémentaires qui vont accroître nos coûts. Après, le risque, c'est de voir les commerces et les PME décider de laisser tomber le marché britannique parce qu'il serait trop compliqué d'un point de vue administratif, et se passer à terme de nos services* », s'inquiète M. Béliard.

Le transporteur dit qu'il fera de son mieux pour s'adapter aux nouvelles conditions du marché, mais rappelle que tout ne dépend pas de lui : « *L'Union européenne permet aux ports mineurs de survivre car elle instaure les conditions d'un trafic fluide. Pour que ça continue après un Brexit sans accord, il faut que l'Etat mette les moyens, et il devra peut-être arbitrer entre les différents ports de la Manche. Il ne faut pas que Dieppe soit abandonnée. On parle de la nomination de 700 douaniers, de nouvelles infrastructures mais à quelques semaines de l'échéance, je n'ai aucune réponse concrète des autorités. La*

*nomination de ces douaniers se fera t'elle d'une manière équitable sur le littoral transmanche ? »*

Au terminal du ferry, le vice-président du Syndicat mixte du port de Dieppe, Jean-Christophe Lemaire, se veut rassurant : « *Depuis le début de l'année, on se prépare à un "no deal". Des mesures provisoires ont déjà été prises.* » Le hangar d'Afrique, où des bananes ivoiriennes étaient entreposées avant que l'activité du port de commerce ne périclité, pourrait être réutilisé, et des achats de foncier sont prévus de même qu'un dispositif destiné aux contrôles phytosanitaires. Jean-Claude Charlo, le directeur général en France de DFDS Seaways se dit confiant : « *On se projette clairement sur le "no deal" on a fait tout ce qu'on a pu avec les autorités pour que la fluidité soit protégée. On peut même imaginer le "no deal" comme une opportunité avec un report du trafic de Calais vers Dieppe.* »



Le commandant Matthias Bidet, à bord du Transmanche qui transporte des produits européens entre Dieppe et Newhaven, le 7 février. ED ALCOCK / M.Y.O.P. POUR « LE MONDE » Article réservé à nos abonnés **Lire aussi [Brexit : l'Union européenne prépare le secteur de la pêche au « no deal »](#)**  
[Le Brexit, un paysage lointain](#)

En ferry, Newhaven est à quatre heures de mer et au départ de 18 heures, il fait presque nuit. Dans le ventre du *Seven Sisters*, les passagers s'éparpillent en grappes clairsemées.

Sur le pont extérieur, un Ecossais domicilié dans le Limousin, Brian Lough, 59 ans, qui s'est abstenu par incrédulité lors du référendum sur le Brexit de 2016, fume une cigarette. Au restaurant, une retraitée eurosceptique du Sussex, Roselind Noverraz, 61 ans, termine une assiette de frites. Elle revient d'une nouvelle tournée de prospection en Dordogne, où les maisons de Britanniques du troisième âge qui rentrent au pays se vendent pour une bouchée de pain. Sergueï Maïdanak, 51 ans, chauffeur ukrainien, avale une soupe à la tomate. Fils de sous-marinier soviétique et citoyen portugais d'adoption, il effectue son passage hebdomadaire entre la banlieue de Lisbonne et le nord de l'Angleterre : « *Mon entreprise n'a rien préparé en cas de "no deal". En tout cas, ils ne nous ont rien dit. On bosse, on verra bien.* » Cet homme volubile, qui a déjà vu s'écrouler un empire, s'inquiète peu.

**Lire aussi [Brexit : que peuvent faire les Européens pour éviter un « no deal » ?](#)**

Newhaven non plus ne s'alarme pas trop. Dans ce petit port toujours ravagé, des décennies après les privatisations de Margaret Thatcher, le petit matin est triste et brumeux. Alors que, sur un quai désert, on charge un cargo de carcasses de métal rouillées destinées à être recyclées en Espagne, le directeur du port, Michael Smewing, un Normand d'origine britannique, prévient que les autorités lui ont demandé de ne pas trop s'étendre sur le niveau de préparation à un Brexit sans accord. Et se veut rassurant : « *La marchandise qui passera le 30 mars, après l'expiration de l'échéance, sera la même que la veille. On peut imaginer que les agents feront preuve d'une certaine souplesse les premiers mois, le temps de mettre en place les structures nécessaires.* » Les professionnels du transport de la ville ne sont pas aussi optimistes.



Newhaven, nettement plus déprimée que son cousin français, a voté majoritairement pour le Brexit lors du referendum. ED ALCOCK / M.Y.O.P. POUR « LE MONDE »  
Improvisation

De l'autre côté de la rade, dans la chaleur douillette du Hope Inn (« l'auberge de l'espoir ») « *premier et dernier des pubs d'Angleterre* », selon le slogan inscrit sur sa carte du fait de sa position géographique face à la mer, des citoyens impliqués dans la vie politique locale comme Jacky Main et son époux, Rod, ancien maire et élu au conseil du district, déplorent l'improvisation ambiante : « *Cela va être chaotique, cette ville, qui est déjà à moitié morte, n'avait pas besoin de ça.* » Le Brexit les dégoûte aux larmes.

Article réservé à nos abonnés **Lire aussi** [Brexit : à Bruxelles, la perspective d'un « no deal » devient un scénario raisonnable](#)

Le Hope Inn participe d'ailleurs à un programme mis en place par le Newhaven Regeneration Group, un organisme qui veut redonner vie au petit port en relançant les relations avec des entrepreneurs de Dieppe et en favorisant la découverte des terroirs des deux côtés de la Manche. Shem Gardner, gérant du pub, trouve l'initiative formidable : « *Nous sommes si proches, il faut qu'on se connaisse mieux, qu'on se fréquente plus.* »



Depuis The Hope Inn, on peut voir arriver le ferry de Dieppe à Newhaven chaque soir vers 21 heures. ED ALCOCK / M.Y.O.P. POUR « LE MONDE »

M. Garner a voté pour le « leave ». Par rejet de l'immigration et défense de la souveraineté britannique. Et il n'imagine pas que le cadre européen ait pu favoriser ces (bonnes) relations de voisinage...

**Allan Kaval** (Dieppe, Newhaven (Royaume-Uni), envoyé spécial)