

Dans trois mois, il n'y aura plus de car-ferry au départ du Havre

Transmanche. La ligne Le Havre-Portsmouth, assurée par Brittany Ferries depuis 2013, sera supprimée à partir du 30 septembre 2026. En proie à des difficultés financières, la compagnie maritime vend deux de ses bateaux, lance un plan social et ferme également la liaison Cherbourg-Pool. Explications.



Barbara Huet
Journaliste

b.huet@paris-normandie.fr

Il y a tout juste deux semaines, le 18 juin, la Brittany Ferries célébrait en grande pompe son double anniversaire : un demi-siècle pour sa ligne Saint-Malo-Portsmouth et 40 ans pour la liaison Caen-Portsmouth. Champagne, petits fours, mini-croisière autour de l'île de Wight à bord de l'un de ses deux récents bateaux hybrides... La compagnie maritime française, basée à Roscoff, dans le Finistère, avait fait les choses en grand.

Quinze jours plus tard pourtant, l'ambiance n'est plus à la fête chez Brittany Ferries. Lors du comité social et économique (CSE) qui a eu lieu lundi 29 juin, la société a annoncé la suppression de la ligne Le Havre-Portsmouth, à partir du 30 septembre. Une fermeture qui s'accompagne d'un plan de sauvegarde de l'emploi pour les 13 salariés sédentaires de l'agence havraise. En outre, des contrats de navigants en CDD ne seront pas renouvelés.

« On empile beaucoup de choses »

« Une décision difficile mais qui s'impose à nous », assure la société qui gère cette liaison depuis 2013. Quelques jours avant le CSE, Christophe Mathieu, directeur général de Brittany Ferries détaillait à Paris Normandie ce contexte économique tendu : « On empile beaucoup de choses, le Brexit, le Covid, les coûts de décarbonation - les fameux impôts ETS (Emissions Trading Schemes, NDLR) sur le carbone - qui font qu'aujourd'hui, c'est compliqué. » Au niveau de la fréquentation globale sur les lignes reliant la France au Royaume-Uni, la compagnie enregistre « 20 % de camions en moins et 15 % de passagers en moins ». Concernant les touristes, les chiffres s'expliquent, en partie, « par une importante baisse du pouvoir d'achat des Britanniques ». Du côté français, il est de plus en plus contraignant (et coûteux) de rejoindre l'Angleterre puisque, depuis 2021, il est né-



Le guichet de la Brittany Ferries au Havre, normalement « ouvert tous les jours de 14 h à 21 h », était fermé hier en milieu d'après-midi, au lendemain de l'annonce de la suppression de la ligne.
Paris Normandie

cessaire d'avoir un passeport, auquel s'est ajouté, à partir d'avril 2025, un ETA (Electronic Travel Authorisation). « Pour une famille qui veut voyager ce n'est pas négligeable. D'autant que nous avons la statistique : environ la moitié des foyers français n'a pas de passeport. Dans ces conditions, il est plus simple d'aller en Espagne ou en Italie, par exemple », souligne Christophe Mathieu.

Dieppe, seule ligne transmanche

Par ailleurs, pour 2026, le coût de la taxe carbone s'élève à « 30 millions d'euros » pour la Brittany Ferries, indique le directeur général. Ce qui oblige la compagnie à pratiquer des tarifs un peu plus onéreux. Les prix des traversées de la société bretonne sont, notamment, plus élevés que ceux de la compagnie danoise DFDS qui assure la liaison Dieppe-Newhaven. Un sujet (très) sensible chez Brittany. « La ligne du Havre est en concurrence directe avec celle de Dieppe, or nous considérons que cette liaison Dieppe-Newhaven

est soutenue artificiellement par des subventions du Conseil départemental*. Son existence est donc artificielle », martèle Christophe Mathieu, jugeant « une concurrence déloyale, avec des aides publiques qui sont complètement disproportionnées par rapport au concept de délégation de services publics qui est en place entre un port français et un port anglais ». En mai 2025, la Brittany Ferries avait d'ailleurs assigné en justice DFDS pour distorsion de concurrence.

20 millions d'euros d'économies

Quoi qu'il en soit, un an et demi plus tard, seule la ligne transmanche de Dieppe subsistera donc en Seine-Maritime. Du côté de l'entreprise danoise, « on ne se réjouit jamais d'un plan social, ce n'est pas une bonne nouvelle », réagit Rémi Liger-Belair, directeur général de DFDS France. La compagnie envisage-t-elle, par ailleurs, de se positionner sur le port du Havre ? « Aucune étude n'est faite dans ce sens, ce n'est pas prévu pour le moment », poursuit le respon-

sable qui précise néanmoins que « DFDS souhaite grandir, se développer ».

La suppression de la rotation entre Le Havre et Portsmouth n'est pas l'unique « coupe » prévue : Brittany Ferries va également vendre deux de ses bateaux, le Cotentin (construit en 2007) et le Barfleur (1992). Enfin « la ligne historique (exploitée

depuis 1973) Cherbourg-Pool va aussi disparaître à partir du 1^{er} novembre 2026 », note la CGT des Marins du grand ouest. En effet, il faudra désormais passer par Guernesey et Saint-Malo pour atteindre le port anglais. Avec ces mesures, la Brittany Ferries prévoit des économies d'environ 20 millions d'euros. ●

+ Entre 150 et 200 marins

Depuis le Covid, la ligne Le Havre-Portsmouth avait été suspendue à plusieurs reprises mais elle avait, pourtant, été renforcée pour l'été 2026, avec la mise en place de rotations supplémentaires, notamment le week-end.

Elle n'a appris la nouvelle que « lundi, lors du CSE », mais la CGT des Marins du grand ouest pressentait de telles décisions. Malgré tout, même si le syndicat « comprend que la situation soit tendue », des interrogations demeurent : « On va racheter des bateaux - Galicia, Salamanca et Santoña, pour l'instant loués à la compagnie Stena et qui relient l'Espagne - mais on supprime des lignes... »

Pour l'heure, la CGT « prépare le PSE (plan de sauvegarde de l'emploi) » et va tenter « de reclasser les treize salariés du Havre ». La suppression des deux navires va, en outre, concerner « entre 150 et 200 marins ». De nombreux CDD ne seront, ainsi, pas renouvelés.