

"La menace brandie par les autorités britanniques de la concurrence d'un arrêt brutal des rotations de la compagnie, arguant un problème de concurrence du fait qu'Eurotunnel est sa maison-mère, constitue une "fragilité" dans "la renégociation des contrats pour l'année prochaine" selon la direction.

De quoi polluer la renégociation des contrats. Un an après sa naissance, la compagnie MyFerryLink, opérateur maritime de la Scop des ex-SeaFrance doit composer avec la menace brandie par les autorités britanniques de la concurrence d'un arrêt brutal des rotations de la compagnie, arguant d'un problème de concurrence avec Eurotunnel, maison-mère de MyFerryLink. En juin 2012, Eurotunnel avait été choisi par la justice française pour reprendre trois navires de la compagnie en faillite SeaFrance, rachetés pour 65 millions d'euros.

Décision fin octobre

"Dans la négociation des contrats pour l'année prochaine, il y a cette fragilité", a reconnu le directeur général Jean-Michel Giguët. Le 6 juin dernier, la Commission de la concurrence britannique a décidé d'interdire l'exploitation des ferries de MyFerryLine repris par Eurotunnel au départ du port britannique de Douvres, pour éviter une augmentation des tarifs. La compagnie française a fait appel et doit plaider sa cause les 10 et 11 septembre devant la chambre d'appel de l'autorité de la concurrence britannique, laquelle doit rendre sa décision fin octobre. "Je ne sais pas s'il y a de la place pour trois compagnies (sur le détroit du Pas-de-Calais) mais il y a de la place pour MyFerryLink, les 34.000 véhicules le montrent", a déclaré Jean-Michel Copyans, directeur fret, à bord du navire "Le Berlioz", lors d'une traversée au départ de Calais pour célébrer le premier anniversaire de la compagnie. Outre MyFerryLink, deux compagnies exploitent la liaison : le Britannique P&O et le Danois DFDS. Ce dernier s'est installé sur la ligne après la liquidation de SeaFrance.

Soutien du gouvernement français

Le ministre des Transports Frédéric Cuvillier partage cet avis. Lors d'une visite de soutien à la compagnie début août, il a estimé qu'il y avait "de la place pour plusieurs acteurs" dans le détroit du Pas-de-Calais. "Il y a une contradiction apparente dans l'analyse qui est faite, de dire que plus d'acteurs nuiraient à la concurrence et donc, pour protéger la concurrence, qu'il faudrait moins d'acteurs, ce qui est une vision un peu surprenante d'un libéralisme nouveau", avait-il estimé. A la suite de l'intervention de Frédéric Cuvillier,

1 million de passagers transportés

Un an après ses grands débuts, MyFerryLink a enregistré une part de marché de près de 11% sur le trafic fret transmanche et transporté un million de passagers. En juillet, MyFerryLink a transporté 33.757 camions, contre 226 lors de son premier mois d'exploitation en août 2012. Le volume du trafic fret a par ailleurs été multiplié par près de trois depuis le début de l'année (11.751 camions transportés en janvier). MyFerryLink effectue actuellement 12 aller-retours par jour contre 19 effectués par SeaFrance avant sa disparition. L'ancienne compagnie possédait alors 18% de parts de marché sur le trafic fret transmanche au départ de Calais, selon la direction de MyFerryLink. MyFerryLink affiche pour ambition de transporter 400.000 camions

Refus damarrer à Douvres cette menace qui fragilise MyFerryLink ex-SeaFrance

Écrit par jocelyne.hubert@finances.gouv.fr (Jocelyne Hubert)

Jeudi, 22 Août 2013 00:00 -

sur un an, et vise 10 à 12% de parts de marché sur le trafic passager, contre 8% actuellement, a indiqué Jean-Michel Giguët.

[lire la suite](#)

Consultez la source sur Veille info tourisme: [Refus damarrer à Douvres cette menace qui fragilise MyFerryLink ex-SeaFrance](#)