

Tempête sur MyFerryLink : Avant Montebourg, Cuvillier à la rescousse

Les conclusions définitives de la Competition and Market Authority (CMA) concernant MyFerryLink viennent d'être connues. La CMA a prononcé l'interdiction sous 6 mois d'exploiter les navires de la compagnie depuis la Côte d'Opale vers le port de Douvres et ce pendant une période pouvant aller jusqu'à 10 ans. Cette décision semble être une conséquence de l'opacité du montage juridique et financier dans lequel Eurotunnel ne semble disposer que d'une couverture de forme pour intervenir sous une couverture légale. Le Président d'Eurotunnel cherche déjà un « gentleman's agreement » pour se sortir de ce mauvais pas et comme à l'habitude pèse avec un argumentaire d'opportunité loin des considérations économiques rationnelles. Lui donner droit serait encore entretenir la brume sur ces opérations opportunistes.

Les Anglais qui sont des gestionnaires rationnels ne s'y trompent pas ce que reconnaît encore une fois Jacques Gounon en précisant que la disparition sur cette relation de MyFerryLink ferait remonter les tarifs y compris ceux d'Eurotunnel. Cette amélioration de visibilité et de rentabilité ne semble pas de son goût, lui qui paraît justifier sa prestation à la tête d'Eurotunnel par un exercice atypique mêlant gestion et exploitation tout en préservant les investisseurs lourds, ce dont ont déjà pâti les petits porteurs.

Le patron d'Eurotunnel, Jacques Gounon, a appelé ce vendredi Bruxelles à « une mission de bons offices » pour aboutir à un « gentleman agreement » avec la Grande-Bretagne.

« Il faut trouver un gentleman's agreement entre les parties », a déclaré Jacques Gounon au micro de BFM Business. Le Premier ministre français « Manuel Valls va aujourd'hui parler à (son homologue) David Cameron de ce sujet en disant que ça n'est pas acceptable pour la France », a-t-il annoncé.

Tout en reconnaissant que le sujet n'était pas du ressort européen, le PDG d'Eurotunnel a indiqué avoir « saisi le Commissaire européen à la Concurrence Joaquin Almunia » devant « une telle aberration », pour lui demander « une mission de bons offices ».

« Il y a de la place pour trois opérateurs maritimes et Eurotunnel »

Les échanges entre la Grande-Bretagne et le continent par Eurotunnel connaissent « une croissance de 6 à 8% par an », souligne M. Gounon. « Puisque ça marche, pourquoi vouloir l'arrêter ?, a-t-il relevé, estimant qu'il y a de la place pour trois opérateurs maritimes et un Eurotunnel même extrêmement puissant ». « Si on retire un concurrent, My Ferry Link, les prix vont mécaniquement augmenter et finalement la situation d'Eurotunnel va être encore améliorée », a prévenu M. Gounon. Eurotunnel avait été choisi en juin 2012 par la justice française pour reprendre trois navires de SeaFrance

Communiqué du Ministère des Transports Français :

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Frédéric Cuvillier, déplore vivement les conclusions définitives de la Competition and Market Authority (CMA) concernant MyFerryLink. Malgré une décision en appel qui lui était défavorable, la CMA n'a pas fait évoluer sa position, alors même que l'autorité française de la concurrence a autorisé l'activité de MyFerryLink.

La CMA a prononcé l'interdiction sous 6 mois d'exploiter les navires de la compagnie depuis la Côte d'Opale vers le port de Douvres et ce pendant une période pouvant aller jusqu'à 10 ans.

Ce jugement revient à condamner l'entreprise et ses 533 emplois en France et 71 en Grande Bretagne, alors même qu'il s'agit d'une réussite humaine et commerciale exemplaire.

"La compagnie a perdu une bataille mais continue son combat pour le pavillon français. L'Etat est déterminé à déployer tous les moyens pour trouver une solution qui permette de continuer l'exploitation des navires et de préserver les emplois", déclare Frédéric Cuvillier.

Frédéric Cuvillier tient par ailleurs à exprimer sa totale incompréhension devant cette décision alors même que "le détroit n'est pas saturé et qu'il y a place pour trois opérateurs parmi lesquels MyFerryLink". "Il est tout de même paradoxal, ajoute-t-il, qu'au nom de la libre concurrence, l'autorité britannique en vienne à supprimer l'un des opérateurs !".

Contact presse : 01 40 81 77 57 - secretariat.presse-transports@developpement-durable.gouv.fr

Après les implications dans Alstom et chez Ecomouv, la politique de montée au capital de l'Etat pourrait trouver un autre terrain de jeu. Le montage pourrait faire porter l'investissement des navires par la Caisse des Dépôts et consignations. Ce bras armé de l'Etat dans le secteur Bancaire en prenant sur ordre cette mesure désengagerait Eurotunnel et donnerait indépendance à MyFerryLink. Peut être y penseront-ils même si cela confisque la gestion d'un problème à Jacques Gounon, homme de solutions et gentleman. Si personne n'avait compris l'intérêt d'Eurotunnel dans cette affaire, peut être en aurons nous alors la réponse.

