



Communiqué - Avec le Bretagne, Brittany Ferries fête 30 ans de réussite économique et de partenariat emblématique avec les territoires bretons !

12 juillet 2019 - 10h00



Il y a tout juste 30 ans, le 12 juillet 1989, était inauguré à Roscoff le Bretagne, premier navire neuf construit pour Brittany Ferries aux Chantiers de l'Atlantique de Saint Nazaire. Entièrement conçu en fonction des besoins et des exigences propres à la Compagnie bretonne, ce "jumbo ferry" se démarque dans son secteur dès sa mise en service. Il s'impose incontestablement comme LA référence parmi les ferries opérant en Europe du Nord pendant de nombreuses années.

Un projet emblématique pour une jeune Compagnie de paysans-armateurs

En 1989, Brittany Ferries vient de fêter ses 16 premières années de traversées Transmanche. La jeune Compagnie affrète jusqu'à présent ses ferries, à commencer par le Kerisnel, premier et emblématique navire de la flotte. Mais Alexis Gourvenec, son fondateur, décide de donner une nouvelle envergure à sa Compagnie et de se doter de son premier navire conçu "sur mesure". Il se lance donc en 1987 dans un

projet novateur et visionnaire : faire construire un "Jumbo ferry" par les Chantiers de l'Atlantique.

A la fin des années 80, ces "Jumbo ferries" - nouveaux géants des mers - vont accompagner efficacement le développement du tourisme et de la société de loisirs. Ils accompagneront d'autant mieux le développement des lignes de Brittany Ferries vers le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Espagne.

Un partenariat privé-public précurseur et innovant

Ce projet de "Jumbo ferry" - voulu et conçu par Alexis Gourvenec - avait un coût trop important - 437 millions de francs - pour être porté seul par Brittany Ferries. Heureusement, dès 1982 et avec l'aide de Louis Le Penec, ministre de la Mer, un modèle de financement innovant avait été créé, reposant sur un partenariat audacieux avec les Territoires. Une première SEM (Société d'Economie Mixte), la SABEMEN, avait été créée avec un capital détenu majoritairement par les collectivités publiques, 70 % (pour moitié par les départements bretons, pour moitié par la Région Bretagne) et 30 % par Brittany Ferries.

Cette société avait pour vocation d'investir dans la flotte de Brittany Ferries qui lui versait, en contrepartie, des loyers sur de longues périodes, garantissant ainsi le placement avisé des collectivités bretonnes. La SABEMEN va donc investir en 1987 dans la construction du Bretagne et Brittany Ferries s'engagera, en contrepartie, dans le versement de loyers lucratifs pendant 25 ans. A l'origine de la réussite du Bretagne, il y a donc la conjugaison de deux forces bretonnes : celle, privée, des agriculteurs de la SICA de Saint Pol, actionnaires de Brittany Ferries, et celle, publique, de la Région Bretagne et des quatre départements bretons.

Un modèle de financement porteur d'avenir

Ce partenariat est réalisé sans aucune aide publique et se révèle significativement bénéficiaire. La SABEMEN continue, aujourd'hui encore, de jouer son rôle essentiel vis-à-vis de la flotte bretonne de Brittany Ferries. Le président de la SABEMEN est un élu de la Région, Gwenegau Bui, et le Président de la Région Bretagne, Loïc Cheisnais-Girard en est administrateur. Preuve s'il en est de sa réussite, ce partenariat public/privé fut par la suite exporté en Normandie. Il a récemment été audité par la Chambre régionale des Comptes qui, en l'approuvant, lui a même reconnu un caractère vertueux.

Les Sociétés d'Economie Mixtes du groupe Brittany Ferries sont aujourd'hui propriétaires de 7 navires. Brittany Ferries et les SEM ont pu initier en 2017 un plan de renouvellement de la flotte. Celui-ci, d'un montant de 550 millions d'euros, permettra l'arrivée de 4 nouveaux navires à l'horizon 2023 - dont le Honfleur, attendu début 2020, et qui sera le plus grand ferry européen propulsé au GNL (Gaz Naturel Liquéfié), ce combustible qui s'avère être aujourd'hui le plus respectueux de l'environnement pour le transport maritime.

Une architecture et un design d'exception

"Le Bretagne fut le premier ferry français à avoir une carène dessinée par un cabinet d'architectes finlandais. Il passait très bien dans la grosse mer du Golfe de Gascogne avec la houle de l'arrière, mais également avec la mer de Nord-Ouest au tangage en remontant vers Ouessant. La porte d'étrave était une des premières portes autoclaves construites sur un ferry, jamais le moindre souci ne vint perturber notre navigation dans le gros temps. Cela nous permit d'assurer un service quotidien sur toute l'année entre Plymouth et Santander avec des vitesses moyennes soutenues, et ce, malgré les tempêtes hivernales.

La passerelle de navigation bénéficia des toutes premières études d'ergonomie, et fut révolutionnaire par rapport aux autres navires. Navigation automatique intégrée avec le système NACOS, mouillage automatique de la passerelle, caméras intérieures et extérieures commandées de la passerelle par scrutation automatique, extinction automatique des ponts garages commandée par triple détection gaz, flamme et température mise en place pour la première fois sur un navire, et enfin, avec 25 ans d'avance, le Safe return to port : sans énergie nous pouvions alimenter en combustible deux moteurs principaux pour retourner au port par nos propres moyens.

En bref, le Bretagne fut précurseur dans tous les domaines, de la navigation à la sécurité, du management des équipages au service croisière des passagers", témoigne Joseph Hardouin premier Commandant du Bretagne.

L'art comme manifeste : l'exception culturelle du Bretagne

A l'origine destiné aux rotations depuis le Royaume-Uni vers l'Espagne et au renforcement de la ligne d'Irlande, le Bretagne est repositionné sur la ligne Saint-Malo/Portsmouth en 1993. Plus de 10 millions de passagers l'ont emprunté et ont pu apprécier son raffinement, son design, la qualité de ses aménagements, ses prestations hôtelières et sa restauration. Tout en s'appuyant sur des thèmes et avec l'assistance des architectes d'intérieur de A.I.A., la décoration du Bretagne est confiée à un artiste écossais amoureux de

la Bretagne, Alexander Goudie. Une façon de renouer avec cette tradition d'armateur qui perdura pendant des siècles avant de sombrer dans l'oubli. Ses peintures et fresques sont un hymne à la Bretagne, sa culture, ses traditions entre campagne et littoral. Aucun ferry au monde ne possède une telle collection d'œuvres d'art réalisées par un seul artiste. Tous les bateaux de la flotte Brittany Ferries qui ont succédé au Bretagne sont désormais autant d'invitations à l'art et à l'évasion.

En 2009, Brittany Ferries a investi quelque 10 millions d'euros dans la rénovation des espaces publics. Les travaux portent sur "l'upgrading" de 50 cabines, la rénovation des cabines existantes, du restaurant self-service et du salon de thé La Gerbe de Locronan avec la création d'un espace café Wi-Fi, ainsi que la transformation d'une partie des salons de sièges inclinables en espace détente et lecture.

Un modèle d'inspiration pour Jean-Marc Roué

"Le Bretagne, première construction dirigée par Brittany Ferries aux Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, ça fait rêver ! Un partenariat public/privé innovant a permis à l'armement breton de prendre un essor majeur il y a trente ans de cela.

A l'heure où les Chantiers STX de Saint-Nazaire cherchent la meilleure formule de portage pour l'avenir, ne serait-il pas opportun d'imaginer ce type de solution ? Un partenariat ambitieux entre les Territoires et quelques entreprises françaises – dont Brittany Ferries bien sûr ! - pourrait donner aux Chantiers de l'Atlantique un autre avenir que le drapeau italien.

Alors que les carnets de commande de ces Chantiers sont pleins pour les 10 ans à venir, acteurs publics et privés pourraient offrir à ce fleuron de la construction navale les clefs d'un développement sous pavillon national et la création de capacités nouvelles pour répondre aux besoins de la marine marchande comme de la Marine nationale", s'interroge Jean-Marc Roué, Président du Conseil de Surveillance Brittany Ferries.

A propos de Brittany Ferries

En 1967, un agriculteur du Finistère, Alexis Gourvennec, parvient à fédérer le Comité d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB) et la Société d'Economie Mixte du Nord-Finistère (SEMENF) autour d'un projet aussi novateur qu'ambitieux : contribuer au désenclavement de la Bretagne par son ouverture maritime aux partenaires traditionnels que constituent pour elle l'Irlande et la Grande-Bretagne.

En 1972 naît la Compagnie B.A.I. (Bretagne-Angleterre-Irlande), dont la première liaison transmanche est inaugurée, en janvier 1973, quand le navire Kerisnel quitte le port de Roscoff pour celui de Plymouth avec à son bord des camions transportant différentes productions légumières bretonnes. L'histoire de Brittany Ferries commence donc le 2 janvier 1973, juste 24 heures après l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun. Une première réussite pour la toute jeune Compagnie. Elle s'ouvre rapidement au transport de passager, puis devient également tour-opérateur.

Brittany Ferries s'imposera rapidement comme leader national du transport maritime français : un leader atypique, sous actionariat privé, toujours détenu par des coopératives agricoles bretonnes et battant pavillon français.

Brittany Ferries en quelques chiffres aujourd'hui :

1er employeur de marins français / Entre 2400 et 3100 collaborateurs selon la saisonnalité (dont 2 000 marins) / Chiffre d'affaires : 444.2 millions d'euros/an / 2,63 millions de passagers / 901 000 voitures / 205 400 camions / 6 000 emplois indirects / 14,5 millions de nuitées générées en Europe dont 9,2 millions en France / 12 navires / 12 routes maritimes desservies entre la France, le Royaume Uni, l'Irlande et l'Espagne / 11 ports : Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen-Ouistreham, Le Havre, Plymouth, Poole, Portsmouth, Cork, Santander, Bilbao.