

L'obsession de la fluidité

N°5092-4 – supplément du N°5092 du [Journal de la Marine Marchande](#), Décembre 2018

La table ronde organisée fin décembre au Sénat par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, devait porter sur la compétitivité des ports maritimes.

Le Brexit a confisqué une bonne partie des échanges... vifs.

Préserver les acquis de fluidité des trafics si la Grande-Bretagne venait à sortir de l'UE sans accord. Ils en conviennent tous, c'est la priorité des priorités et c'est bien avec cet avantage compétitif qu'ils ont « arraché » la croissance du marché transmanche. Un trafic sur lequel Calais et Dunkerque sont particulièrement bien positionnés, étant au débouché du principal port britannique Douvres via les routes maritimes les plus courtes. Hervé Martel (président de l'Union des ports de France), Michel Neugnot (président de la commission transports et mobilité de régions de France) et Jean-Marc Roué (président d'Armateurs de France) l'ont rappelé à l'occasion d'une table ronde sur la compétitivité des ports maritimes. Or, ils ont aussi beaucoup de doutes sur la capacité de l'État français à mettre en œuvre les infrastructures nécessaires dans le timing imposé, soit d'ici au 30 mars 2019, quoi qu'en dise l'exécutif. Ils l'ont dit aussi au représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGTIM) Nicolas Trift, le sous-directeur des ports et du transport fluvial.

« Quand nous avons ouvert la ligne en 1986 entre Caen-Ouistreham et Portsmouth, plante Jean-Marc Roué, il y avait 600 000 camions qui traversaient la manche en ro-ro. L'an dernier, 4,8 millions de poids lourds ont utilisé ce service. Pourquoi ? Grâce à la fluidité du système ».

« Nous avons aujourd'hui une gestion de l'entrée et sortie des poids-lourds des ports maritimes en H+20 min à peu près », renchérit Michel Neugnot.

Derrière cette « obsession » de la fluidité, toujours la même crainte d'un transfert des flux au bénéfice des ports nord-européens. Et pour cause, *« une grande partie des volumes viennent de l'Est de l'Europe et de l'Allemagne. En clair, les marchandises passent par les ports du Nord de l'Europe avant d'arriver chez nous. C'est donc doublement dangereux car nous ne sommes pas les mieux géographiquement placés ».*

« L'État français se prépare », rassure Nicolas Trift. Il rappelle qu'un projet de loi habilitant le gouvernement à légiférer par ordonnances permettra de compresser tous les délais d'instruction de façon à obtenir rapidement les autorisations pour aménager tout ou partie du territoire. Il mentionne des voies de circulation spécifiques, des zones de stationnement « pour les camions en cas de ralentissement occasionné par les contrôles ». Des infrastructures que Jean-Marc Roué juge « inutiles » si elles ne sont pas prêtes au 30 mars.

« La France doit financer entre 30 et 50 % des 65 M€ qu'elle a obtenus de la CE fin septembre pour financer des aménagements à Brest, Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg et Dieppe. Or, dans le PLF 2019, il n'y aucune ligne à cet effet », s'étonne Michel Vaspart, sénateur des Côtes d'Armor et président du groupe d'études « Mer et littoral » au Sénat.

Le représentant des armateurs pointe une autre problématique : les 700 douaniers que le ministre des Comptes publics Gérard Darmanin avait promis, dont 350 en 2019. *« Le président du port de Dunkerque a annoncé récemment que les Hauts-de-France bénéficieraient de 300 douaniers, reprend Jean-Marc Roué. Fait-il penser que les deux autres régions concernées devront se partager 50 agents ? ».*

Quels ports seront en mesure de préserver les échanges outre-Manche post-Brexit ? Les places portuaires européennes se retrouvent de facto en confrontation. « *C'est l'Europe qui demande aux États d'organiser les passages douaniers et elle ne nous accordera pas de largesse en termes de timing. Les ports nord-européens ne seront pas nos alliés car ils n'ont pas intérêt à ce que l'on ait toutes les autorisations* », pilonne le président d'Armateurs de France.

A.D