

Intervention de Mme Agnès CANAYER,
Conforter la souveraineté maritime française sur les océans et garantir
les intérêts économiques et stratégiques
Séance du 4 janvier 2022

Monsieur le Président,
Madame la Ministre,
Mes chers collègues,

En 1994, Jacques CHIRAC disait « les Français aiment la mer, mais ils la connaissent mal ». Ces mots restent d'actualité près de 30 ans plus tard.

Même si la France possède le deuxième domaine maritime mondial, après les États-Unis, les gouvernements successifs ne semblent pas avoir pris la mesure de ce bien stratégique pour notre économie et notre souveraineté, et cela malgré le récent « Fontenoy du maritime ».

La crise du coronavirus, le dérèglement climatique et le Brexit, ont accentué la fragilité de l'économie maritime française.

Au début de l'année dernière, le Sénat a été porteur de recommandations sur la stratégie nationale portuaire. Nous pouvons nous féliciter collectivement que ce rapport ait pu inspirer le gouvernement comme vous l'expliquiez, Monsieur le Ministre, lors de votre audition à la suite du comité interministériel de la mer au Havre de janvier 2021.

Mais à l'aube de la fin du quinquennat, l'urgence est de mise. Il faut aller plus loin et s'inspirer directement des travaux de l'institut Montaigne qui dessinent une véritable ambition pour la stratégie maritime française.

Au-delà des 1,5 milliard d'euros pour les ports de l'axe seine, des 650 millions d'euros attribués au volet maritime dans le Plan de relance, et de la fusion des trois ports d'HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris), les faiblesses de nos grands ports maritimes, comme pour celui de Marseille, Le Havre, Dunkerque, sont bien identifiées.

Porte de l'Europe et point de passage au sein de l'Union Européenne, nos ports font face à un déficit de fiabilité et d'efficacité.

La première des raisons est connue : le climat social, qui depuis 2016 est instable avec notamment plusieurs opérations « ports morts » lors des manifestations de 2016, 2019 et 2020.

Ces actes condamnent un peu plus chaque jour nos ports face à la concurrence de nos voisins belges, hollandais et italiens.

De plus, notre « hinterland » national est bien trop mal relié, malgré l'immédiate proximité avec l'Île-de-France. Trop de routes, pas assez de trains ou de transports fluviaux.

La mer est ce qui nous relie au monde entier mais sa frontière, la terre, doit être le bras armé efficace de notre politique de souveraineté maritime, et non son handicap.

C'est la condition de notre survie au moment où le Brexit impacte nos pêcheurs, nos ports et nos échanges internationaux. Vous le comprenez, il faut un « plan Marshall » maritime en France.

Ce plan que le Sénat appelle de ses vœux doit s'articuler autour de la multimodalité et de la fiscalité attractive de nos ports.

En effet, une véritable stratégie d'aménagement du territoire facilitant le report modal vers le ferroviaire et le fluvial est vitale et aussi écologique. Ces voies permettraient de sortir de la saturation des routes et relanceraient la chaîne logistique du transport maritime. Nous gagnerons ainsi en efficacité mais également en bénéfice écologique.

Ce point doit être prioritaire, d'autant plus que le Canal Seine-Nord sera articulé autour de cette volonté au détriment de nos ports français existants.

Par ailleurs, nos ports ne pourront continuer à exister si notre fiscalité n'est pas incitative.

C'est pourquoi, le rapport du Sénat « réarmer les ports » préconisait le triplement des aides aux transports combinés. Malgré une augmentation de 20 millions d'euros prévue dans le plan de relance, nous sommes loin du compte pour que les ports français fassent face à la concurrence des ports du nord de l'Europe.

De plus, dans le cadre d'un Brexit « dur » et des relations que nous entretenons avec les Britanniques, il est urgent d'expérimenter le concept de « port-franc » afin de rivaliser avec les ports anglais.

Nous l'avons vu avec nos pêcheurs, rien ne sera facile avec nos voisins d'outre-manche. Aussi, les 10 prochains ports francs au Royaume-Uni ne feront qu'alimenter cette vague d'impuissance que nous subissons contre nos concurrents.

Le gouvernement doit gagner cette nouvelle bataille navale commerciale.

En lien avec les collectivités locales, les zones franches portuaires peuvent être un levier pour maintenir nos ports à flot. Elles permettent de libérer les marchandises des formalités douanières lourdes et d'inciter fiscalement le transport maritime. Avec ce dispositif, les ports français

pourront alors décharger, stocker, transformer et réexpédier des marchandises plus facilement et pour un moindre coût.

Ces idées et ces dispositifs existent déjà, ils sont possibles. Déjà annoncés lors des deux derniers CIMer, mais non suivis d'effets, il est temps, Monsieur le Ministre, qu'elles aboutissent, et dans les meilleurs délais face à la férocité croissante de la compétition internationale dans ce secteur et aux conséquences du « Brexit ».

Le renforcement de l'attractivité de nos ports est plus que jamais un impératif.

Je fais alors le vœux pieu que demain, les navires et les marchandises ne connaissent plus la contrainte douanière mais l'efficacité et le pragmatisme portuaire.