



Lamia Kerdjoudj-Belkaïd, dirige la Feport, qui regroupe les opérateurs privés portuaires européens. Elle appelle l'Europe à regarder de plus près le mouvement de concentration en cours. Et à donner au secteur les instruments lui permettant d'être compétitif.

Il faut une véritable stratégie portuaire européenne

À l'heure de la concentration des armateurs, les terminaux à conteneurs ne sont-ils pas pris en étau ?

Il y a en effet en cours une forte intégration verticale et horizontale du côté armatorial. Les armateurs fusionnent et veulent s'intégrer dans la chaîne de transport. C'est un grand défi pour les opérateurs portuaires qui souhaitent rester indépendants. Pour que leur destin soit autre que de se faire absorber par des groupes plus grands ou par des armateurs, ils doivent chercher eux aussi à explorer les opportunités de l'intégration verticale et de l'expansion de leurs activités dans la chaîne terrestre.

L'Europe privilégie-t-elle les armateurs aux ports ?

La politique portuaire européenne s'est focalisée pendant 15 ans, entre autres à la demande des armateurs, sur la libéralisation des services portuaires. Le deuxième paquet portuaire (*NDLR : mort né en 2006*) contenait, par exemple, des dispositions qui devaient permettre aux armateurs d'effectuer des opérations de manutention par le bord. La mobilisation des acteurs de la manutention l'a mis en échec mais cela illustre l'approche de la Commission.

Les ports ne sont pas stratégiques vu de Bruxelles ?

La politique portuaire européenne n'est pas stratégique en ce sens qu'elle ne dote pas le secteur d'atouts ou d'instruments lui permettant d'être compétitif. En se focalisant sur la concurrence portuaire féroce inter et intra-portuaire européenne et en privilégiant même, au nom du libéralisme, la présence de deux opérateurs par port ce qui est parfois stupide, elle



Thibaud Teillard

« Aucun port n'acceptera de disparaître de la carte. »

a favorisé la multiplication d'offres portuaires : plus de ports investissant dans plus d'infrastructures. Tout cela à un moment où les clients armateurs, eux, se consolident, sont autorisés à échanger des informations et se coordonnent au sein d'alliances.

Vous le regrettez ?

Il y a un déséquilibre entre la politique portuaire et maritime. Les régulateurs ont sans doute un rôle à jouer : revoir leur approche concernant le secteur portuaire.

Trois cent ports en Europe, c'est trop ?

C'est une question difficile car aucun port n'acceptera de disparaître de la carte. Et c'est d'autant plus vrai, lorsque l'on sait que le secteur portuaire est créateur d'emplois européens et qu'il contribue au PIB de façon significative. Je crois qu'il serait judicieux de réflé-

chir à la spécialisation, aux rapprochements, à la « compétition » plutôt que de continuer à être enfermé dans ce piège de la concurrence interportuaire ou le « marquage à la culotte » du voisin... Face à une offre très concentrée des armateurs, les ports, fragmentés, ne sont plus en position de force et sont mis en concurrence de façon très frontale par leurs très grands clients.

Le boom du numérique fait-il peur aux opérateurs portuaires ?

Il s'agit d'une révolution majeure. La bataille de la compétitivité n'est plus forcément qu'en mer ni sur le quai, c'est aussi celle de l'accès à l'information. Dans le secteur portuaire comme dans le maritime, la digitalisation est une opportunité d'étendre le champ de ses activités. Une course s'est engagée. Que le meilleur gagne. Mais nous n'accepterons pas que la concurrence soit faussée par un soutien

public à un secteur au détriment d'un autre. Il ne faut pas que, au prétexte de soutenir l'innovation, certains acteurs soient aidés par des financements nationaux ou européens à prendre le pouvoir...

Après Le Pirée, Noatum à Valence et Zeebrugge, on se demande où vont s'arrêter les emplettes de Cosco. L'Europe doit-elle se protéger d'un tel appétit ?

Pour la première fois, dans son discours sur l'état de l'Union, le 13 septembre à Strasbourg, le président de la Commission européenne Jean-Claude Juncker a mentionné les ports comme un secteur stratégique. Il faut maintenant définir ce que cela signifie.

Comment analysez-vous l'arrêt du Conseil d'État en France qui a requalifié, le 14 février 2017, la convention de terminal du Verdon en concession, ce qui met les ports français dans une situation pénalisante par rapport autres ports européens ?

La Feport est solidaire des opérateurs français et ce sujet était même au menu de notre dernière réunion à Bruxelles le 20 septembre. Cet arrêt donne une vision restrictive des conditions d'implantation des opérateurs privés sur le domaine public portuaire, qui n'est pas du tout l'approche des autres pays européens. Je reste néanmoins confiante car deux arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne, qui s'imposent donc à tous les États membres, viennent dire qu'une activité commerciale, contrairement à un service public, ne peut pas être qualifiée de concession. ■

Propos recueillis par
Thibaud TEILLARD

