

Les contrôles au port d'Anvers sont-ils à la hauteur ?

« On ne peut pas contrôler tous les conteneurs »

Des Standaard en français - Jeroen Struys – 6 septembre 2026

<https://www.standaard.be/bundle/ds/en-francais/14282?item=9>

Environ 1,5 pour cent des conteneurs sont effectivement contrôlés.

Selon Thomas Dermine (PS), bourgmestre de Charleroi, les contrôles au port d'Anvers sont insuffisants, car les intérêts économiques y primeraient. Le patron des douanes et plusieurs experts contestent cette analyse.

Après un été marqué par les violences liées à la drogue dans des communes bruxelloises dirigées par des bourgmestres PS, le parti cherche manifestement à déplacer le débat sur le terrain fédéral et anversoï. Cette semaine, il a déployé une stratégie de communication visant les responsables anversoï du gouvernement fédéral : le Premier ministre Bart De Wever (N-VA), la ministre de la Justice Annelies Verlinden (CD&V) et le ministre des Finances Jan Jambon (N-VA). Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, Philippe Close, et le député fédéral Ridouane Chahid ont tous deux présenté les choses sous cet angle cette semaine. Dans une vidéo diffusée sur les réseaux sociaux, Thomas Dermine (PS), bourgmestre de Charleroi, va même jusqu'à évoquer ouvertement l'« *Antwerp connection* » et affirme que les contrôles au port d'Anvers sont défaillants parce que les intérêts économiques y priment.

Dans un entretien accordé à *De Standaard* (*De Standaard en français* du 5 septembre), il va encore plus loin. « En tant que Premier ministre, M. De Wever a désormais les moyens de tout coordonner – la justice, les douanes et la police. C'est une urgence nationale : pourquoi ne la reconnaît-il pas comme telle ? »

Mais les contrôles au port d'Anvers sont-ils réellement insuffisants ? Le patron des douanes, Kristian Vanderwaeren, conteste en tout cas catégoriquement cette idée. Vendredi, dans l'émission *De ochtend*, il a affirmé n'avoir jamais reçu le moindre signal politique l'incitant à réduire les contrôles. « Il est absolument faux d'affirmer que les douanes se plient aux impératifs de l'activité portuaire », a déclaré M. Vanderwaeren.

Dans un port, les impératifs économiques entrent toutefois bel et bien en ligne de compte. Chaque contrôle prend du temps et a donc des répercussions économiques pour l'entreprise de transport concernée. « La dimension économique est importante : il faut que ça avance », souligne également Charlotte Colman, professeure de criminologie à l'Université de Gand (UGent). « On ne peut pas immobiliser chaque conteneur pour le contrôler. C'est précisément pour cela que l'on recourt à des analyses de risques ciblées, afin d'utiliser au mieux les effectifs disponibles. Multiplier les contrôles au prix d'un ciblage moins précis ralentirait l'activité économique, sans constituer pour autant la bonne approche. En outre, la drogue n'est qu'un problème de sécurité parmi d'autres pour le port, aux côtés des cyberattaques, des drones et d'une éventuelle menace terroriste. »

Un vaste terrain de jeu

Pour les organisations criminelles, les ports d'Anvers et de Rotterdam ne constituent qu'« un vaste terrain de jeu », explique Mme Colman. Chaque année, quelque 14 millions de conteneurs transitent par le port d'Anvers, et la moitié provient de l'extérieur de l'Union européenne. À l'issue d'une analyse de risques, environ 1,5 pour cent des conteneurs sont effectivement contrôlés, qu'il s'agisse d'un contrôle documentaire, d'une inspection physique ou d'un passage au scanner. À Rotterdam, le taux de contrôle avoisine lui aussi 1,5 pour cent, fait valoir M. Vanderwaeren.

Il y a trois ans, le port de Rotterdam semblait parvenir à endiguer les importations de cocaïne en renforçant ses contrôles. Dès lors, pourquoi le port d'Anvers ne pourrait-il pas en faire autant ? À l'époque, M. Vanderwaeren réclamait encore des scanners mobiles, mais il en dispose désormais. Ils sont également utilisés dans les aéroports de Liège et de Zaventem.

Au premier semestre de cette année, les saisies de cocaïne ont d'ailleurs nettement diminué au port d'Anvers. Les douanes n'ont procédé qu'à 28 saisies, contre 82 à la même période l'année précédente. Le volume saisi a lui aussi fortement reculé, passant de 16,7 tonnes à 5,4 tonnes, alors même que le nombre de contrôles n'a pas diminué.

Cela ne signifie pas pour autant qu'il circule moins de cocaïne. Les experts estiment que les trafiquants ont trouvé d'autres itinéraires de contrebande. Ils le déduisent de la stabilité du prix de la cocaïne sur le marché : il n'y a donc pas de pénurie. La production de cocaïne reste, elle aussi, stable. Les trafiquants chercheraient à disperser les risques en dissimulant de plus petits chargements dans les conteneurs et en diversifiant les itinéraires.

Anvers, Rotterdam, Hambourg

« En resserrant les mailles du filet, nous les obligeons à modifier leurs méthodes et leur organisation. Cela montre que nous parvenons à perturber leurs activités », explique la commissaire nationale aux drogues Ine Van Wymersch. Elle observe également un déplacement des routes du trafic vers des ports du sud de l'Europe, suivi d'un acheminement par la route : l'approvisionnement des dealers à Bruxelles – ou à Charleroi, par exemple – ne passe certainement pas seulement par le port d'Anvers, mais aussi par l'aéroport de fret de Liège, par l'aéroport de Zaventem ou par la route depuis Marseille ou le Maroc. Quant aux drogues de synthèse, elles sont notamment importées des Pays-Bas, d'Allemagne et de Pologne.

« Se renvoyer la balle ne sert pas à grand-chose », estime Mme Van Wymersch, qui souligne que les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg mettent largement leurs connaissances en commun. « Nous sommes confrontés à un système économique criminel qui s'adapte en permanence. Nous devons donc l'appréhender dans son ensemble. C'est pourquoi nous avons besoin de tout le monde, à tous les niveaux de pouvoir – local, régional et fédéral. »