

CONFERENCE DE PRESSE MER ET PORTS

Mardi 21 novembre 2017

Intervention de Jean-Paul LECOQ

- **Je pense qu'il est inutile, en ce jour qui voit Le Havre accueillir dans le cadre des assises de la mer, autant de décideurs, d'élus, de ministres, de journalistes... d'insister sur l'importance du complexe industrialo-portuaire du Havre et plus globalement sur l'importance de nos ports et de l'activité maritime du pays.**
- Notre façade maritime, nos ports, les activités économiques qui leur sont liées : pour le commerce, l'industrie, la pêche, le tourisme et par conséquent pour l'emploi, constituent en effet un atout majeur pour la France.
- C'est particulièrement vrai au Havre, en Seine-Maritime et en Normandie avec ses 8 ports de commerce (Le Havre, Rouen, Dieppe, Fécamp, Le Tréport, Cherbourg, Ouistreham, Honfleur).
- **Et cela ne date pas d'hier, c'est inhérent à l'histoire de notre pays, à sa culture, à son identité... Mais pas forcément à son avenir. Et c'est bien là que se situe le paradoxe incompréhensible de ces 15 dernières années.**
 - Aucun investissement majeur au Havre depuis Port 2000 inauguré en 2006 à l'exception du terminal multimodal.
 - Une capacité d'autofinancement du Port du Havre passée de plus de 40 M€ en 2013 par an à 19 M€ en 2015.
 - Un gros retard sur le fret ferroviaire (*4,5 % de trafic combiné au Havre actuellement. 10 à 30 % dans les ports concurrents situés au nord. Le projet Port 2000 avait assigné un objectif de 20 % à l'horizon 2020, nous en sommes loin. L'objectif du GPMH dans son plan stratégique est de passer à 25% de part ferroviaire dans le transport de conteneurs*).

- Idem pour le fluvial (*aujourd'hui près de 8% des volumes transportés alors qu'il est par exemple de 30% pour le port d'Anvers*).
 - Plus globalement, un maillage ferroviaire qui n'est pas à la hauteur des enjeux et dont la résolution des problèmes posés s'inscrit dans un calendrier de réalisation beaucoup trop lointain en faisant l'impasse totale sur le transport des marchandises vers le sud (*je défends le projet de franchissement ferroviaire de la Seine au niveau de l'estuaire*).
 - Une ceinture de péages autoroutiers et sur les ponts, unique en France, et qui entrave gravement l'activité économique. Une ceinture encore renforcée par le mauvais projet désormais validé de contournement Est de Rouen.
 - Une réparation navale réduite à peau de chagrin et une filière pourtant porteuse de déconstruction navale qui reste dans les cartons.
 - Un pavillon national dans la marine marchande qui ne cesse de régresser.
 - L'émergence chaotique de la nouvelle filière éolienne en mer avec le projet mal ficelé du parc du Tréport, avec les usines à roulette promises au Havre et dont une partie se retrouve à Cherbourg, et surtout avec le retrait de la France de cette filière depuis la vente des parts d'AREVA dans ce secteur à l'allemand SIEMENS et d'Alstom à l'américain GENERAL ELECTRIC.
- Et tout cela dans un contexte de rude concurrence européenne avec les ports du nord et de lancement du projet de Canal Seine Nord pour lequel l'Etat va mettre sur la table 1 milliard d'euros. Les collectivités locales étant amenées à apporter la même somme.

- **Qu'attendons-nous ? Et le nous, c'est l'ensemble de la communauté maritime et portuaire, les élus, les industriels, les salariés, les forces vives de nos territoires.**
- **Que l'Etat fasse son grand retour à la barre de nos ports.**
 - Un Etat stratège qui doit définir une véritable politique maritime et portuaire ambitieuse. L'économie de la mer représentant un formidable gisement d'activités valorisantes et d'emplois.
 - Un Etat qui ne doit plus laisser les intérêts de nos ports dans les mains de grands groupes, par définition mobiles, qui sont guidés non pas par l'intérêt national, mais par leurs propres intérêts financiers. Pour se contenter, quant à lui, d'engranger les recettes. Les ports ne sont pas les vaches à lait des finances publiques.
 - Un Etat qui doit investir et donc miser. Le Plan stratégique à 2050 de l'UMEP baptisé Seineport nécessite sur l'axe Seine 17,7 milliards sur 30 ans (*pour mémoire et afin de démontrer que cette somme à mobiliser n'est pas irréaliste les fonds européens du Plan Juncker = 500 milliards à échéance 2020 et 630 milliards à échéance 2022*) avec à la clé la création de 15.000 emplois sur cette période.
- **Mais nous n'attendons pas tout de l'Etat. Nous attendons également de la Région qu'elle agisse réellement et pas seulement en éditant des cartes postales.**
 - En se saisissant et en agissant pour l'émergence de nouvelles filières économiques liées à la mer et aux ports. La déconstruction navale par exemple.
 - En organisant des synergies, des collaborations à partir d'objectifs stratégiques claires, à élaborer en commun, entre nos 8 places portuaires complémentaires.

Au lieu de laisser faire des concurrences entre nos ports qui nuisent à l'arrivée à tout le monde (*dans le domaine du transmanche : aucune offre coordonnée entre les opérateurs des lignes de Dieppe, du Havre, de Ouistreham par exemple. Autre exemple : la bataille entre Cherbourg et Le Havre pour la construction des éoliennes*).

- En agissant contre les barrières des péages, par exemple en obtenant la gratuité du Pont de Normandie.
- Ou encore en portant avec nous auprès de l'Etat et de l'Europe les nécessaires besoins d'investissements pour les ports de Rouen et du Havre au lieu de vouloir les régionaliser. Ce qui ne fera que les affaiblir. Les Ports du Havre et de Rouen sont et doivent demeurer des équipements stratégiques au service du développement économique national et des territoires (*Edouard Philippe a confirmé lundi lors du dîner avec les maires de la CODAH son opposition à la régionalisation des ports*).
- **Depuis des décennies, les élus communistes défendent nos ports et nos activités maritimes. Depuis des décennies, ils élaborent avec les acteurs concernés, des propositions concrètes.**
- Aujourd'hui, nous participons à ces Assises comme à toutes les initiatives pouvant contribuer à renforcer l'activité maritime et portuaire.
- Nous travaillons aux quotidiens avec les acteurs de nos ports. Agents portuaires, dockers, pêcheurs, marins mais aussi décideurs, industriels, entreprises.
- Mais nous attendons que ces rassemblements, au delà des déclarations de bonnes intentions, se traduisent par des faits concrets. C'est maintenant que cela se joue, tous les spécialistes sont d'accord sur ce point. Le présent mandat présidentiel doit impérativement déboucher sur une réorientation claire de l'Etat en faveur de nos ports.