

## ATTRACTIVITE DES PORTS NORMANDS : UNE PRIORITE NATIONALE

### ECONOMIE PORTUAIRE NORMANDE: DES ENJEUX NATIONAUX

Parmi les multiples facettes que comporte l'activité maritime normande il en est une qui, autant par elle même que par les activités indirectes qu'elle induit, constitue un secteur régional majeur de l'économie régionale. De Dieppe à Granville en passant par Caen et Cherbourg, la Normandie dispose en effet d'un réseau de ports de tailles diverses mais qui n'en contribuent pas moins pour chacun d'entre eux à la prospérité des territoires auxquels ils sont intégrés.

La part des ports normands dans le trafic des ports français :

- Les ports normands représentent plus du quart du trafic total des ports français soit 28% ; les ports de l'Axe Seine (Le Havre et Rouen) concentrant à eux seuls 25 % de ces trafics (en millions de tonnes) :
- Ces ports traitent près de 40 % des vracs liquides pour alimenter notamment le complexe pétrochimique de la vallée de la Seine. Les derniers mouvements sociaux de 2016 ont d'ailleurs mis en valeur l'importance stratégique de l'Axe Seine pour le ravitaillement pétrolier de l'Ile de France (en millions de tonnes) :
- En ce qui concerne les marchandises diverses conteneurisées, la prépondérance des ports normands (et essentiellement Le Havre) est totale avec plus de 50% des trafics français. Ces flux conteneurisés sont le vecteur essentiel des flux import/export de l'économie française :

#### Trafics conteneurs en K EVP

La première remarque les concernant consiste tout d'abord à se poser la question de savoir si les performances qui sont les leurs sont à la hauteur des atouts qu'ils possèdent. Une autre remarque concerne l'évolution de l'activité portuaire normande dans un avenir plus ou moins proche. A ce sujet rien ne saurait être plus illusoire et dangereux que de penser que ce secteur est assuré d'une sorte de rente de situation lui permettant d'entrevoir l'avenir avec sérénité.

Il faut savoir que l'activité portuaire est étroitement tributaire de trois séries de facteurs extérieurs principaux:

- la conjoncture économique mondiale et nationale,
- la pression exercée par les ports concurrents,
- la contribution que l'Etat se doit d'apporter à son maintien et à son développement.

Deux des ports normands se distinguent des autres par leur taille et les particularités de leur trafic : Le Havre et Rouen. Les enjeux qu'ils représentent en

termes d'activité et d'emplois sont considérables. Deux études réalisées par l'INSEE de Haute Normandie en 2013 le démontrent : pour ne s'en tenir qu'à deux indicateurs : l'emploi et leur contribution au P.I.B régional, le port du Havre génère 32.000 emplois et le port de Rouen 18.000, et dégageaient ensemble une richesse de 5,8 milliards d'euros par an.

Un constat élémentaire relatif à la situation actuelle et du devenir de ces deux ports conduit à la conclusion que les atouts qu'ils possèdent sont sous-exploités. Par ailleurs, la pérennité de leur activité est loin d'être assurée dans la dimension qui est la leur aujourd'hui.

### **LES ATOUS PORTUAIRES DU HAVRE ET DE ROUEN**

Les ports du Havre et de Rouen du fait de leur situation géographique possèdent un certain nombre d'atouts « naturels » :

- 1 / Ils sont situés au bord de la mer la plus fréquentée du Monde ,
- 2 / Leur hinterland peuplé de 25 millions d'habitants comporte avec l'Ile de France la plus riche région de l'U.E avec un PIB dépassant les 600 Mds €,
- 3 / Ils sont reliés à cet hinterland par une voie fluviale (Seine) qui devrait permettre un accès massifié avec l'Ile de France,
- 4 /Le port de Rouen est situé au milieu de la zone de production céréalière la plus importante d'Europe.

### **DES ATOUS FRAGILISES PAR DES HANDICAPS**

Force est de constater que les performances actuelles de ces deux ports ne sont pas à la hauteur des atouts qui sont les leurs.

Certes la Manche est la mer la plus fréquentée du Monde : plus de 1 milliard de tonnes transitent par cette mer chaque année mais une part minime de ce trafic est captée par les ports normands. Pour illustrer ce constat il convient de comparer le tonnage du port du Havre (68,8 Mt en 2015) avec ceux de ses concurrents de la façade Nord Ouest européenne (Range N.O). Le Havre arrive loin derrière Rotterdam (444 millions t.), Anvers (200 millions t.), Hambourg (140 millions t.), Amsterdam (90 millions t.) ...

L'hinterland des ports du Havre et de Rouen est potentiellement important comme cela a été rappelé mais du fait de l'absence de dessertes massifiées (ferroviaires et fluviales), les trafics de ces ports stagnent depuis de longues années. Ainsi le trafic conteneur du Havre plafonne depuis de nombreuses années entre 2,5 et 2,6 millions d'Evps.

La répartition modale des pré et post acheminement en provenance ou à destination des deux ports fait ressortir une prédominance écrasante du mode routier (plus de 80%) pénalisant au point de vue économique et environnemental.

Concernant le mode fluvial la déficience de la liaison fluviale et fluvio-maritime au départ du Havre a pour conséquence une sous utilisation de la Seine pour la relation avec son hinterland

Concernant le port céréalier de Rouen, l'absence d'une « route ferroviaire » du blé à destination du port normand et le recours majoritaire au mode routier pour l'acheminement de la collecte céréalière est un facteur de handicap pour ce port. De plus ainsi qu'on le verra plus loin, le port de Dunkerque affiche clairement sa vocation céréalière, et s'affirme comme un concurrent direct de Rouen. La mise en service du Canal Seine Nord renforcera très certainement cette vocation.

Ainsi les atouts portuaires du Havre et de Rouen apparaissent fragiles et aléatoires dès lors qu'est mis l'accent sur leurs handicaps. De plus les aléas de la conjoncture économique mondiale peuvent remettre en cause du jour au lendemain des situations qui paraissaient durablement acquises.

### **ALEAS DE LA CONJONCTURE ECONOMIQUE MONDIALE : SES CONSEQUENCES SUR L'ACTIVITE PORTUAIRE**

L'exemple de la cessation d'activité de la raffinerie Pétroplus à Petit Couronne en 2012 avec la chute brutale du trafic des vracs liquides (produits pétroliers) du port de Rouen, était lié à un facteur extérieur tenant aux surcapacités françaises et européennes dans le secteur du raffinage.

Les ports du Havre et de Rouen sont ils pour l'avenir garantis contre le renouvellement d'une telle péripétie ? Rien n'est moins sûr si on n'en croit l'analyse prospective du think tank néerlandais C.I.E.P ( Clingadael Energy Progam) réalisée en 2016 (citée en référence). Cette analyse indique que, du fait de la surcapacité européenne en raffinage, de nombreuses installations situées dans le Nord Ouest européen sont amenées à disparaître à plus ou moins long terme. Selon les conclusions de cette étude, seules devraient être maintenues celles de Rotterdam et d'Anvers.

Quand on sait que plus de la moitié du trafic du port du Havre est constituée par les vracs liquides (hydrocarbures) générés par les raffineries de Port-Jérôme-Gravenchon et de Gonfreville l'Orcher et que ces sites figurent au nombre des sites menacés selon l'étude de C.I.E.P à l'horizon post 2025, on doit se convaincre qu'il n'existe aucune rente de situation définitive et qu'il convient d'anticiper des perspectives négatives en mettant en œuvre le plus rapidement possible des mesures propres à développer l'attractivité des deux ports normands.

### **ANVERS PREMIER PORT FRANCAIS**

La seconde des considérations qui hypothèquent la pérennité et le développement de l'activité des ports du Havre et de Rouen est liée à la concurrence acharnée que leur livrent les ports de la rangée Nord Ouest de l'Europe (Le Havre - Hambourg)

Le 24 Juin dernier Eddy Brynminckx , Directeur général du Port d'Anvers déclarait dans l' Hebdomadaire « Le Marin » qu'au cours d'un voyage promotionnel en Asie, il avait présenté Anvers à ses interlocuteurs asiatiques comme le « Premier port français » du fait du trafic qu'il draine en provenance ou à destination de l'Hexagone. L'Hebdomadaire ajoutait par ailleurs que 40% du trafic pré et post acheminement du port était assuré par le mode fluvial et que pour accroître cette part Anvers « lorgnait sur le Canal Seine-Nord ».

Mais en attendant cette échéance et toujours pour accroître la capacité de sa desserte fluviale le grand port belge ne reste pas inactif. En effet 15 jours avant cette déclaration le 10 Juin 2016 le Roi des Belges, Philippe, inaugurerait à Anvers la plus grande écluse du monde (500m de long) d'un coût de 382 millions d'euros, permettant d'optimiser la liaison fluvio-maritime du port avec son hinterland. La progression au cours des années récentes du trafic du grand port belge est éloquente et mesure en quelque sorte l'accroissement de son attractivité puisqu'il est passé d'un trafic de 184,1 millions de tonnes en 2012 à 190 millions de tonnes en 2013 et dépasse 200 millions en 2015 (soit environ le triple du trafic du Havre).

Il ne fait aucun doute que la mise en service de l'écluse Kieldrecht, et dans quelques années du Canal Seine Nord, soit attendue avec impatience par Anvers, et ne manquera pas de creuser encore plus l'écart avec Le Havre. Ce dernier port se caractérise par une inquiétante stagnation depuis le début des années 2000 malgré la mise en service de Port 2000.

Cet écart entre le port normand et ses concurrents s'est accru très fortement au cours des dernières années :

- Rotterdam est passé de 370 millions de tonnes en 2005 à 444 millions de tonnes (soit + 74 Mt ) en 2015
- Anvers de 130 (2005) à 200 (2015) (+ 70 Mt )
- Amsterdam de 53 (2005) à 97 (2015) (+ 44 Mt)

Pendant cette même période le trafic du Port du Havre passait de 75 millions de tonnes (2005) à 68,8 en 2015 (soit une diminution de 6,2 millions de tonnes).

**Ainsi entre 2005 et 2015 pendant que les 3 ports concurrents du Havre : Anvers, Amsterdam et Rotterdam voyaient leur trafic global augmenter de 188 millions de tonnes, le port normand baissait de 6,2 Mt** .Il faut souligner par ailleurs que les deux ports néerlandais ne comptent pas en rester là : leurs objectifs stratégiques affichés pour 2030 prévoient en effet une augmentation importante du volume de leur trafic cette augmentation étant la conséquence d'un recours accru aux modes massifiés (fer et fluvial) pour le post et le pré acheminement du trafic qu'ils drainent .

Il ne fait aucun doute que le décrochage croissant du Port du Havre par rapport à ses concurrents de la rangée nord ouest européenne est dû pour une large part à la combinaison des deux facteurs que sont :

- l'absence de dessertes massifiées au départ de ce port,
- l'effort massif d'investissement des ports du Bénélux au cours des années récentes.

Nous pouvons noter les extensions suivantes :

- Rotterdam : extension de l'avant-port : Maasvlakte 1 et 2. La phase 1 de ce et gigantesque chantier comprend 11 km de digues, 3,5 km de quais, 24 km de voies routières, 560 ha de bassins maritimes,
- Anvers vient de mettre en service en Juin 2016 une écluse géante (voir plus haut),
- Amsterdam a engagé en 2015 la construction d'une nouvelle écluse maritime longue de 500 m large de 70 m et profonde de 18 m qui sera en mesure de fonctionner dans n'importe quelles conditions de marée.

Il faut souligner que pour réaliser ces investissements considérables ces trois ports bénéficient d'une participation financière significative de leurs gouvernements respectifs, ce qui n'est pas le cas de nos ports français.

### **PORTUAIRE : L'ABSENCE D'AMBITION MARITIME**

L'Etat est partie prenante dans le secteur portuaire, pas seulement par le fait qu'il est propriétaire des Grands ports maritimes. La desserte de ces ports qu'elle soit routière, fluviale ou ferroviaire requière des investissements dont la dimension financière ne peut être décidée et supportée que par l'Etat et éventuellement l'Europe

Une des causes majeures du manque d'attractivité des ports du Havre et de Rouen cela a été dit réside dans le fait qu'ils ne disposent pas comme leurs concurrents étrangers de dessertes massifiées (ferroviaires et fluviales) . L'origine de la carence de l'Etat dans ce domaine a été perçue par de nombreux responsables politiques : elle résulte de l'absence d'une véritable ambition maritime pour la France.

« **En France il n'y a pas de vision maritime au sommet de l'Etat** » a affirmé le Socialiste Pierre Karleskind , Vice Président de la région Bretagne en charge des problèmes portuaires auprès du Président de région, Yves Le Drian (Hebdomadaire Le Marin – 6 Novembre 2015)

Confirmant ce constat, à l'autre extrémité de l'éventail politique et dans le cadre de la préparation du Projet de loi de Finances 2016 (transports maritimes) (Avis sénatorial- 19 Novembre 2015), le Sénateur de la Seine Maritime Charles Revet s'est livré à un réquisitoire accablant de la politique maritime et portuaire du Gouvernement. Il serait souhaitable que l'ensemble des responsables politiques normands ait connaissance de ce rapport afin qu'ils puissent identifier avec exactitude l'origine des difficultés des grands ports normands. A défaut d'en

reproduire l'intégralité, extrayons quelques passages significatifs du Rapport de Mr Revet :

**« Nous avons de l'or bleu dans les mains et nous sommes en train de mutiler notre pays en refusant sa vocation maritime » ( p. 76 )**

**« Le trafic de nos grands ports maritimes ne fait que baisser quand celui de nos voisins continue d'augmenter. Le tonnage du seul port de Rotterdam représente presque le double de nos sept grands ports maritimes réunis » (p. 5-6)**

**« Les crédits destinés au dragage des ports dont les coûts ne cessent d'augmenter au fil des années qui devraient être pris en charge en totalité par l'Etat ne le sont qu'à 50% par celui-ci (...) Les grands ports trouvent malheureusement porte close du côté de l'Etat qui ne remplit même pas ses obligations » (p. 18)**

Face à cette carence de l'Etat le Sénateur Revet ne voit **« aucune perspective d'amélioration pour nos ports » (p. 19)**

Depuis 2012 Mr Hollande ne s'est pas simplement contenté de rester les bras croisés face à ce qu'il faut bien appeler le déclin des deux ports normands face à leurs concurrents (souligné par un rapport de l'OCDE de 2013 ) mais il a donné son feu vert à un projet de nature à aggraver encore leur situation.

### **UNE OPERATION ANTI-NORMANDE RONDEMENT MENEES : LE CANAL SEINE -NORD**

Immédiatement après l'élection de François Hollande en Mai 2012, et avec son appui, un puissant lobby nordiste s'est constitué et s'est mobilisé en faveur d'une réalisation rapide du Canal Seine Nord Europe (surnommé dans le Nord le « Canal d'Aubry » (Maire PS de Lille) devant relier la Seine à l'Escaut par un canal à grand gabarit. Ce projet ne manque pas d'avantager les ports belges et néerlandais ainsi que Dunkerque au détriment du Havre et de Rouen. Ce lobby mené par F. Cuvillier Ministre des Transports (par ailleurs député et maire (PS) de Boulogne sur Mer au moment de sa nomination), Rémi Pauvros député (PS) du Pas de Calais a été complété en 2013 par la nomination de Stéphane St André ( Député-Maire radical de gauche de Béthune (Pas de Calais) à la tête de VNF (Voies navigables de France) maître d'ouvrage du Canal Seine-Nord. L'efficacité de ce lobby n'est plus à démontrer puisque le dossier du Canal a été bouclé en un temps record (moins de deux ans) et son financement assuré (5 milliards €).

Comme cela a été mentionné précédemment la réalisation dans les délais les plus rapides du Canal Seine Nord intéresse au plus haut point les ports belges notamment Anvers et néerlandais concurrents des ports normands. Mais un autre port, français celui là, suit de très près l'accélération de ce dossier : le Port de Dunkerque. Partie prenante du lobby nordiste, le Port de Dunkerque a participé en 2013 aux travaux de la « Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord » dirigée par Rémi Pauvros. Dans une contribution à cette mission les responsables du Port

de Dunkerque ne se sont pas cachés en 2013 de vouloir tirer un grand profit du futur Canal Seine Nord concernant le trafic céréalier pour étendre leur hinterland au Sud aux détriment de Rouen « **Dunkerque étendra son hinterland fluvial sur de nouvelles liaisons de proximité: avec le Canal S.N.E, la ligne de desserte fluviale isochrone avec le port de Rouen sera décalée vers le Sud de Noyon. Aujourd'hui près de 50% des céréales collectées dans l'hinterland proche sont acheminées par voie fluviale au port de Dunkerque. Cette part pourra augmenter sur un nouveau schéma de massification** » (Note CCI Dunkerque 2013 citée en référence) Il faut souligner par ailleurs que dans cette perspective le port de Dunkerque au cours des années récentes s'est doté de puissantes installations de stockage de céréales (silos) qui viendront en complément des quais céréaliers projetés en Picardie pour accompagner le Canal SNE et drainer vers ce port les céréales collectées au sein de cette région .

Report à une échéance très lointaine de la LNPN (si elle voit le jour), aucun engagement financier de l'Etat quand à sa réalisation, désengagement total de l'Etat pour le financement du contournement de Rouen (dont la fonctionnalité fret doit être rappelée), feu vert présidentiel donné au lobby nordiste pour une réalisation rapide du Canal Seine Nord : tels sont quelques uns des éléments du bilan normand de Mr Hollande en matière portuaire.

Il faut ajouter qu'au moment où le projet de Canal Seine Nord était en phase d'être finalisé Mr Philizot (Délégué Interministeriel au développement de la Vallée de la Seine), déclarait cyniquement au magazine « Haropa-Mag » ( N° 4) Septembre 2013 que « la concurrence des ports du Havre et de Rouen avec les ports du Bénélux a poussé vers une démarche de reconquête » sous entendant par cela que cette « reconquête » passait par la réalisation du Canal Seine Nord : à son bilan entièrement négatif pour la Normandie portuaire Mr Philizot ajoutait la provocation à l'égard des Normands.

## **LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION GOUVERNEMENTALE**

Pour dissimuler ce bilan accablant une campagne de communication a été mise en œuvre depuis 2015 et s'est accélérée depuis quelques mois, les échéances électorales de 2017 se rapprochant.

Le premier acte de cette campagne de communication a eu lieu le 16 Janvier 2015 à l'Abbaye aux Dames à Caen en présence des représentants de l'Etat, les Préfets de Basse et de Haute Normandie : Charbonniaud et Maccioni, des Présidents des deux Régions Normandes : Mayer-Rossignol et Beauvais et de Mr Philizot Délégué à l'Aménagement de la Vallée de la Seine sous l'autorité directe de Mr Valls.

L'Etat présentait solennellement à cette occasion le Schéma stratégique de la Vallée de Seine. Ce schéma annonçait un certain nombre de mesures pour le désenclavement portuaire des ports de Rouen et du Havre :

- la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) « prioritaire » selon le Premier Ministre et devant garantir la « désaturation de l'axe ferroviaire historique » Le Havre Rouen-Paris,
- le contournement routier de Rouen dont les fortes fonctionnalités fret au profit du Port de Rouen ont été soulignées par Mr Philizot dans le Schéma stratégique et pour lequel l'Etat ne mettra pas un seul euro dans son financement laissant aux Normands le soin de le prendre à leur charge(> 1 milliard €)

Le Contrat de Plan Interrégional (CPIER) Vallée de Seine, « déclinaison financière » du Schéma stratégique Vallée de Seine, devait confirmer cet état de chose en soulignant non seulement le désengagement financier de l'Etat dans l'Axe-Seine mais également le report sur les Normands de la charge de nombreux financements afférents.

La séquence suivante de la campagne de communication présidentielle allait consister quelques mois plus tard dans une visite de Mr Hollande au Havre le 6 Octobre 2015 ou il s'est fait abondamment photographier, à quelques semaines des élections régionales en compagnie de Mr Mayer-Rossignol sur le pont d'un porte conteneur de l'armateur privé CMA-CGM (qui ne doit rien de sa réussite à l'Etat) pour tenter de montrer par ce seul fait qu'il s'intéressait au maritime ,

Mme Fourneyron députée de Rouen et candidate à sa propre réélection et qui a bien entendu tout intérêt à dissimuler ce bilan accablant a participé pour sa part à de multiples opérations de communication destinées à masquer la carence de l'Etat dans le domaine portuaire : « Rapport sur l'attractivité des ports du Havre et de Rouen » ( rapport qui se garde bien de mettre l'accent sur la responsabilité de l'Etat dans le défaut d'attractivité des ports normands) ,participation à des colloques sur le fluvial notamment ne débouchant sur aucune mesure concrète et bénéficiant de la participation de hauts responsables de VNF (Voies Navigables de France). Il convient de rappeler à ce sujet que cette structure est maître d'ouvrage du Canal Seine Nord et que son Président est un collègue de Mme Fourneyron, le Député de Béthune Stéphane Saint André fidèle soutien comme elle de la politique gouvernementale.

Les événements les plus récents de cette campagne de communication se sont tenus à Marseille et à la Rochelle. A Marseille le 4 Novembre Mr Valls à l'occasion de la tenue d'un C.I.M.E.R (Conseil interministériel de la Mer) a réaffirmé la nécessité de développer « l'attractivité et la compétitivité » des ports français en soulignant que 50% des marchandises françaises transitaient par des ports étrangers. Que Mr Valls à quelques mois de la fin de mandat de Mr Hollande fasse ce constat en dit long sur le bilan présidentiel depuis 2012 dans ce domaine. Quelques jours plus tard le 8 Novembre Mr Hollande aux « Assises de l'économie de la mer » à la Rochelle déclarait sans rire : « Nous devons nous fixer comme perspective de faire de la France à l'horizon 2030...le premier port d'Europe » Mr Hollande a par ailleurs annoncé pour le début de l'année 2017 l'organisation d'un « Conseil supérieur de l'attractivité » des ports !!

Bref Mr Hollande et les défenseurs locaux de sa politique portuaire (futurs candidats aux élections législatives notamment) n'ont pas été avares au cours de ces derniers mois de déclarations, démonstrations médiatiques, participations à des colloques, comités de pilotage X ou Y. Non seulement aucun acte concret en particulier sous forme de financements significatifs de l'Etat au profit de l'attractivité des ports du Havre et de Rouen n'est intervenu mais une machine de guerre contre ces deux ports a été engagée sous son quinquennat sous la forme du Canal Seine Nord.

### **L'AXE SEINE : UNE PRIORITE NATIONALE**

Née de la réflexion sur le Grand Paris en 2007, le projet Axe Seine visait à donner un port (ou des ports) à la Région Capitale, créant un axe de développement autour de la Vallée de la Seine. Ce projet comportait différentes facettes : économiques, sociales, et environnementales.

Antoine Rufenacht (ancien Maire du Havre) fut nommé Commissaire Général pour le développement de la Vallée de la Seine en 2011. A l'issue d'un débat public, Monsieur Rufenacht remit son projet comportant la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie). Ce Commissariat fut hélas supprimé dès 2012, à l'occasion de l'alternance politique, pour être remplacé par une Délégation Interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine, avec Mr Philizot (Préfet) comme Délégué.

Comme souligné précédemment cette délégation « meubla le temps » par une succession de rapports et de reports des projets (notamment la LNPN), ne menant à bien aucun des dossiers, faute d'une volonté politique à la tête de cette délégation comme au plan national. Le projet Axe Seine subit également de plein fouet « l'effet d'éviction financier » du Canal Seine Nord Europe.

Il convient donc de restaurer la crédibilité politique d'une future mission Axe Seine, avec à sa tête un politique issu de la nouvelle majorité sortie des urnes en 2017, apte à donner une nouvelle impulsion à ce programme, et d'assurer l'exécution des grands programmes d'aménagement (dont la LNPN).

### **UNE DERNIERE REFORME PORTUAIRE : LA GOUVERNANCE**

Les ports ont connu deux grandes réformes portuaires : celle de 1992 sur le statut docker et la manutention, puis celle de 2008 sur les outillages et l'organisation portuaire. Ces deux réformes ont un même marqueur : renforcer la productivité des ports et donc leur autonomie de gestion, en répartissant les rôles entre l'autorité portuaire gestionnaire du domaine (landlord port) et les opérateurs privés pleinement responsables et autonomes dans leur activité de manutention.

Curieusement la réforme de 2008 comporte une modification de la gouvernance avec la création du Directoire, du Conseil de Surveillance et du Conseil de Développement pour les Grands Ports Maritimes. Les représentants de la place portuaire sont relégués dans ce dernier Conseil de Développement, cette structure n'ayant qu'un rôle consultatif. L'exécutif dépend d'un Directoire dont le Président est nommé par l'Etat, avec « avis » du Conseil de Surveillance.

Avec cette dernière réforme l'Etat renforce son pouvoir de contrôle sur la gouvernance du port, et de fait le terme « autonome » disparaît de la nouvelle dénomination des ports d'intérêt nationaux: Grands Ports Maritimes.

Cette évolution est totalement contradictoire avec l'évolution des autres ports nord-européens, qui se caractérise par deux tendances fortes :

- le renforcement des pouvoirs des collectivités locales (villes, régions, provinces), sans interférence de l'Etat central,
- la forte représentation de la communauté portuaire.

Ainsi le port d'Anvers vient de mettre en place début 2016 une nouvelle structure de gouvernance avec un Conseil d'Administration de 12 membres composé de 6 représentants de la ville d'Anvers, et de 6 représentants de la communauté portuaire.

Comme le souligne le rapport d'information du Sénat sur la réforme portuaire de 2008 : « *Votre groupe de travail refuse le statu quo en matière de gouvernance des grands ports maritimes. Le Directeur Général, fonctionnaire d'Etat, même s'il est nommé par décret après avis conforme du Conseil de Surveillance, demeure tributaire pour la progression de sa carrière administrative de la tutelle de l'Etat. Il n'entreprendra pas de s'en abstraire... La loi du 4 juillet 2008 n'oblige nullement à nommer des fonctionnaires pour diriger des ports* ». Cette réforme apparut rapidement en inadéquation avec la réalité, et rapidement un « emplâtre » s'ajouta avec la création de la Commission des Investissements où se retrouvaient les principaux investisseurs de la place portuaire.

Cela résume parfaitement la situation actuelle des ports français où s'applique un monopole de fait des X-Ponts pour les postes de Direction Générale, générant une rotation rapide (4 à 5 ans), alors que le dernier directeur du port d'Anvers, issu du secteur privé a exercé sa fonction pendant 25 ans, avec les résultats que l'on connaît.

Il convient donc de mener une dernière réforme des grands ports français, celle de la gouvernance, avec un Conseil de Surveillance composé pour un tiers de représentants de la place portuaire, un tiers d'élus locaux (ville, agglomération/métropole), et un tiers de représentants de l'Etat (sans droit de veto). Ce Conseil de Surveillance procédera à la nomination des membres du Directoire et de son Président sans interférence de l'Etat. Le Conseil de Développement sera composé des représentants des différentes associations, chargeurs et syndicats locaux.

### **ADRESSE AUX CANDIDATS AUX PRESIDENTIELLES DE 2017 CONCERNANT UNE PRIORITE NATIONALE**

Il importe donc, que d'une manière urgente, des dispositions soient prises en faveur des ports du Havre et de Rouen afin qu'ils soient à même de tirer profit au maximum des atouts « naturels » qui sont les leurs et également de se prémunir contre les aléas d'un futur qui est peut être plus proche qu'on ne le pense ainsi que pour lutter efficacement contre la concurrence redoutable des ports du Bénélux.

Ces dispositions doivent viser à développer autrement qu'en paroles l'attractivité des ports du Havre et de Rouen premier complexe portuaire français. Cet objectif n'est pas seulement une affaire normande mais avant tout une **priorité nationale consistant à donner un contenu véritable à la vocation maritime de la France**. C'est pourquoi il importe de sensibiliser très fortement les candidats à la présidentielle de 2017 à ce sujet.

A quelques mois de la fin de mandat de Mr Hollande dont le bilan vient d'être rappelé, il nous faut donc nous adresser à ses successeurs c'est à dire aux autres candidats à l'élection présidentielle en leur posant deux questions :

1 / Considérez vous que la France compte tenu des atouts potentiels qui sont les siens (2ème domaine maritime du monde – situation géographique favorable en Europe) doit avoir une ambitieuse politique maritime source d'activité économique et d'emplois ?

2 / Parmi les composantes de cette politique maritime figure l'activité portuaire. Le premier complexe portuaire français est constitué par le couple Le Havre -Rouen avec son annexe le port fluvial de Paris. Compte tenu que les performances d'un port sont étroitement tributaires de ses dessertes qu'elles soient ferroviaires, routières ou fluviales, vous engagez vous si vous êtes élu à faire en sorte que le complexe portuaire Le Havre-Rouen qui devrait être une des portes majeures de l' Europe sur la mer dispose enfin des dessertes correspondantes à cette vocation notamment dans le domaine ferroviaire et fluvial de sorte qu'il puisse lutter à armes égales contre ses concurrents belges et néerlandais notamment ?

Une réponse positive à cette double question ne saurait se limiter aux généralités utilisées depuis toujours par certains hommes politiques et implique au contraire de la part des candidats un certain nombre d'engagements précis quant au financement de ces dessertes et infrastructures et au calendrier de leur réalisation. Ces engagements doivent porter sur :

- La réactivation urgente de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie), avec un calendrier précis et l'annonce des financements correspondants,
- La réalisation rapide de la modernisation de la liaison ferroviaire Serqueux-Gisors et une participation financière significative de l'Etat dans son financement,
- Une implication financière substantielle de l'Etat dans la liaison fluvio-maritime du Havre avec la Seine (projet de chatière),
- Une contribution financière significative de l'Etat au contournement routier de Rouen déclarée priorité nationale (dont la fonctionnalité fret a été rappelée précédemment),
- La mise en place d'une route du blé ferroviaire au profit du port de Rouen ayant pour objectif de diminuer la part modale du routier dans l'acheminement céréalier,

- Le respect par l'Etat de ses engagements de prise en charge financière des opérations de dragage de la Seine et des accès du port du Havre (notamment pour l'accès fluvial au Port de Rouen),
- La mise en place d'un nouveau système de gouvernance de l'Axe-Seine permettant à la Normandie, acteur primordial de l'Axe Seine, d'écartier le risque d'une « dilution » dans un ensemble technocratique dominé par l'Etat et l'Ile de France, comme c'est le cas actuellement avec le « système Philizot », et lui offrant la possibilité d'y faire entendre sa voix et de faire valoir ses intérêts.

Centre d'Etudes et de Prospective Normandes ( C.E.P.N)  
Caen le 6 janvier 2017

#### DOCUMENTS DE REFERENCE

- Sénat – 19 Novembre 2015- Avis présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable pour le projet de loi de finances 2016 – (Transports maritimes)- par Mr Charles Revet Sénateur.
- Clingendael International Energy Programme (C.I.E.P) – La Haye- Long term prospects for Northwest European Refining – CIEP Paper 2016 /01
- Hebdomadaire « Le Marin » (6 Novembre 2015 -Supplément ) -3593 (27 Mai 2016) 3596 (17 Juin 2016 ) N°3597 ( 24 Juin 2016) - 3612 (14 Octobre 2016)-
- Schéma stratégique Vallée de Seine
- Rapport Mission parlementaire sur l'attractivité des ports du Havre et de Rouen -Juillet 2016
- Rapport d'activité 2015- Port du Havre-
- Rapport d'activité 2015 -Port de Rouen
- Rapport d'activité 2015- Port de Dunkerque-
- Port de Anvers – Faits et Chiffres 2015
- Note – Contribution du Grand Port Maritime de Dunkerque au projet de Canal Seine Nord Europe. (2013)
- Cour des Comptes -Rapport particulier- Grand Port maritime du Havre (Octobre 2015)

- Cour des Comptes –Rapport particulier -Grand Port maritime de Rouen (Octobre 2014)
- Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe- Rémi Pauvros- ( Décembre 2013)
- Réseau Seine Escaut -Canal Seine Nord Europe -10 propositions- Rapport au Premier Ministre- Rémi Pauvros- 5 Mai 2015-
- AVAL ( Publication INSEE Haute Normandie) N° 132 (Fév. 2013) -N° 135 (Sept.2013)