

**LE GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
UN ATOUT POUR LA NORMANDIE
UN ENJEU POUR LA FRANCE**

**Charles REVET
Sénateur**

Le Parlement a adopté, lors de sa session de printemps, le projet de loi de Réforme Portuaire présenté par le Gouvernement. Le texte soumis au vote des parlementaires Sénateurs et Députés visait à adapter nos ports maritimes, tant en matière de gouvernance que de fonctionnement, aux évolutions liées à la mondialisation. L'étroite concertation entre les deux rapporteurs - Charles REVET pour le Sénat et Jean-Yves BESSELAT pour l'Assemblée Nationale - en amont de l'examen du texte par chacune des deux assemblées, a permis que le projet adopté en première lecture par le Sénat fasse l'objet d'un vote conforme par l'Assemblée Nationale. De ce fait, ni seconde lecture ni examen en commission mixte paritaire n'étant nécessaire, la loi a pu être publiée au Journal Officiel avant les vacances, soit le 5 juillet 2008. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, en charge des ports, a fait connaître sa volonté que les décrets d'application interviennent rapidement et à priori avant fin 2008.

La France s'est ainsi dotée de moyens d'une relance forte de notre activité portuaire, qui avait pris un grand retard par rapport à nos concurrents du Nord et du Sud de l'Europe.

La loi portant réforme portuaire, pour indispensable qu'elle ait été ne se suffira pas en elle-même, c'est en quelque sorte « **une boîte à outils** » qui, si on en a la volonté, permet un nouveau démarrage de l'économie portuaire. Notre région, comme beaucoup d'autres régions françaises, a vu disparaître des pans entiers de son économie industrielle de fait des délocalisations d'entreprises. Mille emplois viennent d'être supprimés chez RENAULT SANDOUILLE et ce sont très souvent les pays du Sud Asiatique qui captent ces types d'activités, pour des raisons de compétitivité.

Dans le domaine du commerce international, et 85 % se réalisent par Mer, nos concurrents ne sont pas les ports de ces différents pays asiatiques ou autres - Ceux-ci sont plutôt à cet égard des partenaires, nos vrais concurrents sont les grands ports du Sud et du Nord de l'Europe, et pour nous, ANVERS, ROTTERDAM ou HAMBOURG qui aujourd'hui connaissent un développement rapide et très important alors que le développement de nos ports reste limité... Pourtant nous avons les meilleurs atouts.

Le grand port maritime du HAVRE - je devrais dire le complexe portuaire LE HAVRE - ROUEN - est le mieux placé en Europe du Nord. Nous sommes le premier port de l'Europe du Nord où peuvent accoster les plus grands navires porte-containers.

Le grand port maritime du HAVRE ou le complexe portuaire LE HAVRE - ROUEN, est potentiellement à la France ce que HAMBOURG est à l'Allemagne.

Nous avons vocation, si nous le voulons, à accueillir autant, sinon plus, de trafic que HAMBOURG, ANVERS ou ROTTERDAM... ANVERS va passer de 8 à 14 millions de containers par an, en 3 ou 4 ans, HAMBOURG de 10 à 18 millions dans les 5 ans. Les travaux sont déjà engagés pour permettre d'atteindre ces objectifs, c'est à dire 3 voire presque 4 fois plus que ce que nous envisageons actuellement pour LE HAVRE. Une autre donnée devrait nous inciter à nous remettre en cause rapidement. Les grands armateurs, et ils sont peu nombreux, souhaitent maîtriser eux-mêmes la chaîne du chargement ou déchargement, voire d'acheminement. Ils ont décidé d'investir dans les outillages de manutention, notamment les grues et portiques, et être responsables des personnes opérant sur ces équipements, en mettant en place l'unicité de commandement.

Ne pas prendre en compte cette évolution dans le fonctionnement voulu par les grands opérateurs maritimes c'est s'exposer à ce qu'ils aillent investir là où ils trouveront une réponse à leur attente. Bien entendu, il paraît souhaitable malgré tout que nos grands ports maritimes puissent conserver la maîtrise d'une partie des outillages de manutention pour répondre aux besoins d'armateurs qui ne souhaiteraient pas s'engager dans de tels investissements. Se donner comme perspective pour le grand port maritime du HAVRE d'être à la France ce qu'est HAMBOURG à l'Allemagne, **c'est, à la clé, la création de dizaines de milliers d'emplois**, directs ou induits, pour les prochaines années. Selon les statistiques, 100 containers débarqués ou embarqués c'est l'équivalent d'un emploi à temps plein pour une année ; sans doute la nécessaire automatisation dans la gestion des outillages aboutira t-elle à une modération de la statistique ci-dessus, mais la réalité, dans une

démarche volontariste de développement, nécessitera la création de nouveaux postes dans tous les domaines liés à la manutention et à l'entretien, c'est dire que les craintes qui sont soulevées peuvent s'estomper.

Dans le cadre de ses projets de développement, le port de HAMBOURG prévoit d'engager de grands travaux d'approfondissement et d'aménagement de l'Elbe. La Vallée de Seine offre des possibilités similaires permettant une démarche identique possible pour LE HAVRE.

Par-delà ce qui a été ou va être réalisé dans le cadre de PORT 2000, le port du HAVRE devrait s'engager dans des grands travaux sur et aux abords de la Seine. Là encore notre positionnement est nettement plus favorable que n'est la situation de HAMBOURG ou de ANVERS. Avoir l'ambition d'un développement important de l'activité portuaire nécessitera de construire de nouveaux quais, aménager des terre-pleins, mettre en place de nouvelles zones logistiques, réaliser des interconnexions ferroviaires et fluviales qui peuvent se faire aux abords de l'axe séquanien.

La communauté européenne a enjoint à la France de déterminer, tant sur le littoral qu'en Baie de Seine, les espaces qui devront être protégés compte tenu de leur richesse faunistique et floristique. C'est une nécessité et il nous faut répondre à cette injonction de l'Europe ; mais il est indispensable qu'en parallèle soient déterminées les zones d'activités génératrices d'emplois les mieux placées en fonction des possibilités de raccordement au réseau ferré ou qui offrent le plus de facilités pour développer le transport fluvial. Les études dont disposent les spécialistes doivent permettre d'établir rapidement ce schéma de cohérence au niveau de la Vallée de Seine. Il va de soi que les travaux d'aménagement pour la protection de l'environnement comme ceux d'aménagement pour le développement de l'activité portuaire devront être réalisés en même temps. De la même manière, l'ensemble des travaux nécessaires pour le développement de l'activité portuaire devra être réalisé en concomitance, qu'il s'agisse de l'aménagement du chenal, de la construction des quais et des terre-pleins, de l'aménagement des zones logistiques comme du raccordement au réseau ferré ou des travaux nécessaires pour le développement fluvial.

C'est un vaste chantier prometteur, qui nécessitera la mobilisation de tous les acteurs concernés de l'Etat, le ou les Ports, les Collectivités, les Responsables économiques, Réseau Ferré de France, Voies Navigables de France. Afin de faciliter la concertation et une meilleure efficacité lors de la réalisation des travaux, pourrait être envisagée la création d'une structure du type Syndicat Mixte.

Engager un tel projet est d'abord une question d'ambition et de volonté pour l'avenir de notre région.

Pour quelles raisons ne pourrions-nous pas faire ce pour lequel ANVERS, HAMBOURG ou ROTTERDAM se sont déjà engagés, alors que nous sommes mieux placés géographiquement et stratégiquement.

Bien sûr, de tels projets ont un coût important ; nous avons, par le passé, montré notre savoir-faire pour créer des montages financiers efficaces et déterminants.

Il y a urgence à agir car nous sommes dans la période où les entreprises maritimes vont décider de leurs investissements.

Autre raison, le canal Seine Nord va être réalisé dans les prochaines années - **ou bien nous aurons réalisé chez nous les investissements qui permettent de capter ces nouveaux trafics ou bien ils partiront vers le Nord, ANVERS et ROTTERDAM.**

Par-delà les investissements, il y a bien sûr le fonctionnement au quotidien, c'est à dire notre capacité de répondre à trois questions fortes et essentielles pour emporter la décision des armateurs : - Quelle fiabilité ? - Quelle efficacité ? - Quelle compétitivité ?

Le grand port maritime du HAVRE peut et doit être un atout majeur pour la Normandie, un enjeu pour la France.

C'est agréable de voir des bateaux passer au large, c'est encore mieux de les voir accoster chez nous. A nous de savoir ce que nous voulons pour notre région, sachant que de telles opportunités ne se retrouvent que rarement.