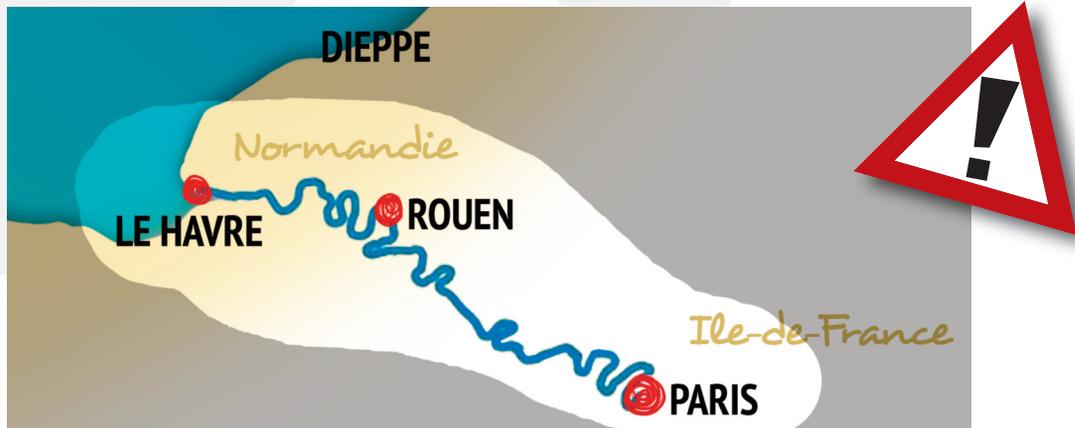


le 11 avril 2016

AXE-SEINE ET APPEL A PROJETS "REINVENTER LA SEINE" DÉCLARATION

DES ÉLU-E-S COMMUNISTES ET RÉPUBLICAINS DE SEINE-MARITIME

AXE-SEINE, ATTENTION DANGER : LA SEINE EST A CONSOLIDER, PAS A REINVENTER !



« Réinventons la Seine »... telle est l'invitation sympathique lancée par les maires de Paris, de Rouen et du Havre à travers un appel à projets visant à « valoriser et à revitaliser » 42 sites retenus le long du fleuve : bâtiments en friche, écuries, ponts... afin « d'instaurer de nouveaux rapports à l'eau » ou encore « d'innover dans les usages du fleuve : touristique, culturel, patrimonial ».

Il nous avait pourtant semblé que l'axe Seine, son potentiel et ses enjeux d'intérêt national majeur sur le plan économique, industriel, portuaire, sur le plan de l'emploi, sur le plan environnemental, faisait l'objet d'une mobilisation générale, toute sensibilité politique confondue, décrétée à grand renfort de publicité pré-électorale il y a quelques années à peine. **L'éléphant aurait-il finalement accouché d'une souris ?**

Car avec cet appel à projets « petits-bras », on nous invite en quelque sorte à nous occuper de la vitrine, de la carte postale, et d'y investir de l'argent public alors même que le fonds de commerce est en péril, à terme, si une stratégie et des investissements publics massifs ne viennent pas rapidement consolider et développer les places portuaires et industrielles de l'axe Seine.

A l'heure même où le canal Seine Nord qui reliera directement les ports concurrents du nord de l'Europe au bassin parisien, menaçant de transformer la Normandie en Finistère touristique, vient d'être lancé, l'axe Seine doit obtenir les financements publics qu'il mérite. C'est vital.

A moins que les promoteurs de cette opération de marketing territorial anticipent par leur impuissance une agonie industrielle et portuaire de notre région et la destruction des dizaines de milliers d'emploi qui lui sont liés, « Réinventer la Seine » n'est pas à la hauteur des enjeux posés. Cela manque de souffle et d'ambition, de volonté politique et surtout de cohérence.

L'axe Seine est en panne comme l'a déclaré, peut être en soupirant, le nouveau Président de Région. Nous pourrions ajouter qu'il manque aussi d'un pilote dans l'avion, ou en l'occurrence dans le sémaphore, pour assurer l'essor et le bel avenir qu'il y a à peine 10 ans tout le monde lui promettait.

Nous élu-e-s communistes et républicains de Seine-Maritime, ne nous résignons pas à ce manque de souffle et d'ambition.

Ce projet est certes meilleur que son titre mais il demeure sans commune mesure avec les besoins. Ainsi, nous aurions aimé constater dans les sites retenus : la seule cimenterie de Normandie menacée de fermeture boursière, le terminal multimodal du Havre pour le faire enfin fonctionner, la raffinerie de Grand Couronne pour la ressusciter à partir du projet de ses ex salariés...

Réinventer la Seine ne doit pas constituer une diversion ou un lot de consolation. Il ne doit pas non plus amorcer la reconversion touristique d'un axe portuaire et industriel abandonné par les pouvoirs publics.

Ses atouts évidents d'un point de vue géographique comme du point de vue de son patrimoine industriel méritent une action politique volontariste.

L'axe Seine ayant cette particularité de voir représenté l'ensemble des filières économiques du pays, il faut le conforter, le valoriser et désenclaver les ports du Havre et de Rouen.

L'axe Seine n'est donc pas une page blanche sur laquelle tout serait à écrire tel que le suggèrent la Droite et le PS. **Les élu-e-s communistes souhaitent faire connaître leurs propositions et leurs priorités pour un fleuve tourné durablement vers l'économie réelle et profitable à l'ensemble du territoire normand.**

Nous demandons par conséquent à l'Etat, sous l'impulsion des régions concernées, de prendre ses responsabilités en annonçant d'ici la fin de l'année un plan d'investissements d'un milliard d'euros sur 5 ans dédié à l'axe Seine. Budget correspondant à la moitié de ce qu'il a accepté de débloquer pour la construction du canal Seine Nord.

Ce programme d'intérêt national, qui au passage créera à coup sûr des milliers d'emplois par la réalisation des investissements attendus, doit permettre en particulier :

- **De désenclaver les ports du Havre et de Rouen, en complémentarité avec les ports régionaux de Dieppe, Cherbourg, Caen-Ouistreham et de les doter des outils nécessaires à leur compétitivité face à leurs concurrents du nord désormais largement sponsorisés par l'Europe et le gouvernement français à partir du futur Canal Seine Nord.**

Cela passe par la réalisation des infrastructures listées dans le projet stratégique HAROPA, le prolongement du grand canal de Tancarville dans son projet écologiquement respectueux, la création de la chaudière de Port 2000.

Cela passe par une gestion publique du terminal multimodal du Havre, outil conçu avec une part considérable d'argent public. Cette gestion publique est la seule à garantir l'intérêt général et les objectifs sociétaux et environnementaux liés au développement du fret ferroviaire et fluvial. La logique de privatisation ayant porté cet outil s'étant avérée catastrophique. La gestion publique doit s'accompagner par ailleurs de la réalisation d'investissements correctifs validés par les professionnels du secteur pour remédier aux fautes commises lors de sa conception.

Cela passe aussi par l'aménagement de toutes les liaisons ferroviaires adéquates à partir du port du Havre : tant vers la région Parisienne que vers le sud par le franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine, comme à partir du port de Rouen, premier port céréalier, vers l'ouest et la Beauce.

Cela passe également par la réalisation des infrastructures ferroviaires perpendiculaires pour relier les ports normands et les bassins d'activités économiques normands de Dieppe à Cherbourg.

- **D'irriguer l'ensemble du territoire normand à partir du maillage que constituent les villes moyennes (Dieppe, Évreux, Saint-Lô, Alençon...).**

Ce réseau de villes et leurs infrastructures doivent être inclus dans l'enveloppe d'investissements consacrée au développement de l'espace portuaire normand pensé comme un outil d'aménagement de l'ensemble du territoire régional.

- **De tenir les engagements environnementaux pris lors de la création de Port 2000 et, plus généralement, ceux réaffirmés récemment par la France lors de la COP21, pour réduire l'empreinte écologique du port du Havre en lui permettant de transporter à terme 20 % des marchandises débarquées, par le ferroviaire et le fluvial au détriment du tout routier.**

Un tout routier qui conduit à une croissance sans précédent des camions sur nos routes et à une diminution sans précédent du nombre de chauffeurs et d'entreprises de transport françaises.

- **D'aménager sur l'axe Seine les plates-formes logistiques indispensables à la création de plus-values locales.**

Notamment en termes d'emplois, à partir des marchandises débarquées dans les ports normands et acheminées vers la région parisienne, sinon l'axe Seine va se résumer à une autoroute de marchandises menacée de devenir une simple Nationale dans 10 à 20 ans.

- **De définir, sous l'impulsion de la Région, chef de file de l'action économique, une stratégie publique de sauvegarde du complexe industriel présent sur l'axe Seine et notamment de ses composants essentiels que sont la cimenterie, la pétrochimie, l'automobile, la sidérurgie et la papeterie.**

A défaut de quoi nos ports ou les ports concurrents du nord de l'Europe vont acheminer demain par importation des matières premières et produits fabriqués aujourd'hui en Normandie grâce à des emplois et des savoir-faire normands. Des milliers d'emplois sont en jeu, tout comme l'indépendance économique, énergétique et industrielle nationale.

• De veiller, par la recherche de collaborations, de partenariats et de complémentarités plutôt que par la mise en compétition nuisible, comme pour le projet de construction des usines éoliennes offshore, à associer au dynamisme de l'axe Seine les différents bassins d'emplois et les ports normands éloignés de ses rives.

Au sud vers Lisieux, Alençon et Cherbourg, au nord vers Fécamp, St Valéry-en-Caux, Dieppe, Eu-Le-Tréport.

• De doter l'axe Seine d'une gouvernance impulsée par l'Etat et les Régions à partir de ceux qui font vivre ce vaste territoire d'intérêt national majeur, qui ont des idées, de l'énergie et des projets.

A commencer par ses élus locaux, ses acteurs sociaux et économiques. Il faut en finir avec la conduite technocratique de ce projet, prisonnier de surcroît des calculs politiques de circonstance des barons normands et parisiens de l'ex UMP et du PS.

• D'affirmer que la limitation de la circulation des véhicules carburant aux énergies fossiles doit être compensée par une alternative en transports non-polluants, portée et encadrée par le service public.

C'est pourquoi nous devons développer une solution et un maillage cohérent en matière tout à la fois de fluvial, sans toutefois oublier toute la place du Fret ferroviaire. Le projet farouche et largement contesté dans sa forme actuelle de Contournement Est de Rouen a pour lui d'attirer des promesses d'investissements dont ne connaissons pas vraiment la réalité. Ces fonds doivent avant tout être mobilisés et dédiés à ces objectifs de demain et en premier lieu ici à la réactivation du triage de Sotteville.

Les choix de nos gouvernements au cours des 5 prochaines années conditionneront l'avenir économique et l'emploi, la vitalité et le dynamisme de toute notre région et de ses différents territoires, pour les 50 prochaines années. C'est maintenant que cela se joue. Il ne s'agirait surtout pas de rester à quai !

Thierry FOUCAUD

- Sénateur de Seine-Maritime

Sébastien JUMEL

- Conseiller régional
- Président du groupe Communiste Front de Gauche à La Région
- Maire de Dieppe

Céline BRULIN

- Conseillère régionale
- Conseillère municipale de Bolbec

Hubert WULFRANC

- Conseiller départemental
- Président du groupe Communiste et Républicain, Front de Gauche au Département de Seine-Maritime
- Maire de Saint-Etienne du Rouvray

Jean-Paul LECOQ

- Conseiller départemental
- Maire de Gonfreville l'Orcher

Patrice DUPRAY

- Maire de Grand-Couronne

Christine MOREL

- Maire d'Harfleur

Daniel GRENIER

- Maire du Houlme

Stéphane BARRÉ

- Maire d'Oissel

Philippe GUILLIOT

- Maire d'Ymare

Nathalie NAIL

- Conseillère municipale du Havre

Noël LEVILLAIN

- Président de l'Association des Elu-e-s Communistes et Républicains de Seine-Maritime
- Maire de Tourville La Rivière

Quelques Chiffres

• **Les territoires qui composent l'axe Seine représentent 1/3 du PIB national** : 10 millions d'habitants, 5 millions d'emplois. Le complexe industrialo portuaire du Havre : 32.000 emplois dont 14.400 dans le maritime et portuaire. 1.138 entreprises et établissements

• **Canal Seine Nord** = 2 milliards d'euros par l'Etat sur une facture prévisionnelle de 4,5 milliards

• **Axe Seine et investissements portuaires et ferroviaires** = 59,9 millions par l'Etat (Contrat de plan sur 5 ans), 118,9 millions en ajoutant les contributions des collectivités

Soit 6 % seulement de la somme d'argent public engagée par l'Etat pour le Canal.

A lui seul, le projet stratégique du port du Havre nécessite de 385 Millions d'investissements sur cette même période 2014/2019 dont plus de 200 millions dédiés à des infrastructures et outils nouveaux sur le domaine portuaire, soit 3 fois plus que ce que va apporter le modeste Contrat de plan à tout l'axe Seine.

385 millions, c'est 19,25 % de ce que l'Etat va mettre sur la table au profit des ports concurrents du Nord de l'Europe via le canal.

Pour la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors destinée à améliorer la desserte ferroviaire du port du Havre vers la région parisienne, l'Etat, les régions et HAROPA vont investir 182 millions d'euros. Même en ajoutant cette enveloppe aux autres investissements pour l'axe Seine inscrits au Contrat de Plan, nous sommes très loin des 2 milliards injectés pour construire le canal Seine Nord sur la même période de 5 ans.

• **Le trafic combiné ferroviaire représente actuellement seulement 4,4 % du trafic global du port du Havre** alors même que les ports concurrents situés au nord ont des parts de trafic ferroviaire comprises entre 10 et 30 %. L'objectif opérationnel du port du Havre est de porter à 8,8 % le trafic combiné ferroviaire à l'horizon de 2020 à répartir sur l'ensemble des sillons.

• **Terminal multimodal du Havre** : coût global 137 millions dont 70,7 millions de fonds publics (52,5 Etat, 10 Région, 2 CODAH) lancé à grand renfort de publicité comme un exemple de rentabilité à suivre, basé sur une gestion entièrement privée et automatisée, et sans recourir aux dockers ou aux cheminots de la SNCF.

Bilan : à peine ouvert, il est impossible à faire fonctionner. Le résultat est si affligeant qu'il n'est même pas inauguré. Son exploitant est rapidement mis en redressement judiciaire. Les dockers sont appelés à la rescousse, ils permettent depuis, par leur savoir-faire et l'organisation qu'ils ont mis en place, son fonctionnement mais ad-minima en raison d'investissements mal conçus ou oubliés par ses promoteurs.

• **Le projet routier de contournement Est de Rouen va directement contribuer à la dévitalisation économique de l'axe Seine en favorisant les liaisons routières** depuis le nord de l'Europe vers l'ouest de la France ou la Région parisienne (axe Calais/Bayonne) alors qu'il convient de renforcer les échanges, les transports de marchandises et les déplacements sur l'axe ouest-est et vers le sud depuis l'Estuaire de la Seine.

Investir sur l'axe-Seine :

Des moyens équilibrés et utiles au développement de la Normandie et de La France

Comparatif du coût entre le canal Seine-Nord Europe et les investissements liés au développement de l'axe Seine.

