

Université d'été du MNLE

Arcachon, le 31 août 2017

LES ENJEUX PORTUAIRES

Intervention de Jean-Paul LECOQ, Député

Pour faire une présentation rapide du port du Havre, quelques éléments :

Le Port du Havre, est à la 1ère place pour le commerce extérieur de la France et la 1ère place maritime française.

Le Havre, **1er port à conteneurs** de France.

Port de l'Ouest européen situé à proximité immédiate du **1er marché de consommation français** mais aussi du cœur de l'Europe, le Port du Havre constitue une importante ouverture sur le monde.

Plus de **6 000 escales annuelles** soit une trentaine d'entrées-sorties de navires de mer chaque jour :

- près de **40 % de porte-conteneurs**,
- **35 % de vraquiers**,
- **10 % de ferries**,
- et **10 % de navires rouliers**.

Il possède des atouts nautiques reconnus : avec un accueil dans toutes conditions de marée, **7 jours sur 7, 24h/24**, accueil de navires de toutes tailles et de tous tirants d'eau.

Des connexions maritimes avec tous les continents : **plus de 500 ports dans le monde**.

Au Havre 1 000 établissements sont liés aux activités maritimes, portuaires et industrielles.

32 000 emplois directs dont 16 500 emplois portuaires et autant industriels.

Pour l'année 2015, il s'est classé :

1er port à conteneurs pour le commerce extérieur de la France

1er port mondial pour les vins et spiritueux

1ère plateforme française pour l'import/export de véhicules neufs

2ème port d'approvisionnement de pétrole brut pour le marché national

5ème port nord européen

Le GPMH, c'est aussi,

1 200 salariés

Masse salariale : 95 M€

Chiffre d'affaires : 174 M€

Mais malgré ses atouts le port du Havre est confronté à des manques d'investissements criants.

La réforme portuaire de 2008 a été réclamée par les armateurs et les manutentionnaires, qui ayant investis à la place du port et de l'Etat, ont demandé que les salariés employés sur des engins de manutentions qu'ils avaient financés, soient salariés dans leurs entreprises.

La réforme interdit donc aux ports autonomes, devenus Grand port maritime, de réaliser les opérations de manutentions.

Les luttes importantes engagées par les salariés et leur syndicat CGT, n'évitèrent pas l'application de la loi, mais permirent aux salariés des conditions de transfère dignes et des conditions de retour au GPMH. 210 employés sont partis dans les entreprises de manutention.

Mais le résultat de cette réforme, c'est l'absence de rentrées financières liées à cette activité pour le port, avec une pression incessante des manutentionnaires et des armateurs, qui siègent au Conseil de développement et au Conseil de surveillance, pour minimiser les droits de port.

Ajoutez à cela, La baisse des trafics de pétrole, qui représentaient plus de 50% de l'activité et des financements du port, le port du Havre n'a plus les moyens de ses ambitions.

Sa capacité d'autofinancement est passée de plus de 40 M€ en 2013 par an à 19 M€ en 2015.

Aujourd'hui, les groupements d'armateurs, les manutentionnaires ont appelés à une ouverture plus grande aux financements privés et aux fonds européens, ceci doit nous alerter sur les risques de la privatisation de l'ensemble de l'outil portuaire.

Dans le même temps la nouvelle région Normandie et son Président Hervé Morin demande à prendre la compétence portuaire pour le GPMH ce qui est un non sens le port du Havre étant un enjeu d'aménagement du territoire, un enjeu national, de la responsabilité de l'Etat.

De plus lors d'une réunion du Bureau de la Région il a fait voter la mise en place d'une commission d'étude pour examiner la fusion des trois port d'HAROPA, (organisation réunissant actuellement Le Havre, Rouen et Paris)

Le port souffre également d'une absence de desserte fluviale et ferroviaire vu le nombre de conteneurs qui transit, 2.650.000 en 2015

La ligne Paris le Havre est saturée et la mise en place d'une ligne nouvelle permettant la circulation du fret n'est toujours pas réalisée.

Elle passe par la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors (qui a reçu l'avis favorable de la commission d'enquête publique). Cette ligne doit être mise en travaux dans les plus brefs délais pour assurer le désenclavement nécessaire du port par le fret ferroviaire, car seuls 4,5 % des conteneurs qui arrivent au Havre sont transportés par le ferroviaire. L'objectif du GPMH dans son plan stratégique est de passer à 25% de part ferroviaire dans le transport de conteneurs.

Il convient de rappeler que le trafic combiné ferroviaire concoure à l'empreinte écologique d'un port et donc à son attractivité. Or, les 4,5 % de trafic combiné au Havre sont très éloignés des 10 à 30 % des ports concurrents situés au nord.

Il y a donc urgence à engager les investissements nécessaires. Les communistes ont soumis au débat public des propositions réalistes :

- Le développement et l'entretien du réseau ferroviaire avec la connexion de tous les terminaux aux différentes infrastructures de transport.

- Le franchissement ferroviaire de la Seine vers le sud pour créer les - conditions d'un véritable développement du fret ferroviaire, (le projet de nouvelle gare de Rouen rive Gauche étant bien loin de répondre à cet enjeu).
- Le doublement de la ligne Le Havre Paris, dédiant l'ancienne ligne au fret ferroviaire

C'est ici l'un des grands enjeux de la bataille politique que nous menons pour le désenclavement du port du Havre.

Le transport fluvial au Havre représente aujourd'hui près de 8% des volumes transportés alors qu'il est par exemple de 30% pour le port d'Anvers. Et rien n'est fait pour améliorer la situation : oublié le prolongement du Grand Canal... disparue l'écluse fluvio-maritime sur port 2000...

Aujourd'hui on met enfin à l'étude la création d'une chatière mais il n'y a aucune assurance sur les financements liés à sa réalisation. Plus inquiétant encore, Hervé Morin annonce « espérer » que son financement soit intégré au prochain contrat de plan Etat Région. On a connu le Président de Région plus prolix.

Quant à la modernisation des écluses de Tancarville se fera sans financement européen. L'Europe préférant financer des investissements réalisés en amont du futur canal Seine Nord, qui lui a reçu également, les financements nécessaires de l'Etat. C'est un coup dur, aux conséquences dramatiques pour notre port pour lequel on refuse les investissements nécessaires à son accès à la Seine.

C'est véritablement un très mauvais coup porté au port du Havre.

Les élus communistes de la région havraise se sont largement mobilisés sur ces dossiers. La place portuaire, n'est pas engagée au niveau ou elle devrait l'être.

Armateurs, logisticiens, s'ils doivent partir du port du Havre, ils partiront, ce ne sont ni les emplois, ni la vie économique qui les intéressent, ils iront là où il y a de l'argent à faire.

Cette situation est difficile, d'autant que le Havre a perdu de nombreuses activités liées au maritime. Construction navale et réparation navale ont disparues, c'est au delà de l'enjeu industriel 3.500 emplois de perdus.

Et c'est loin d'être un atout de voir un port de l'importance du Havre, totalement dépourvu de réparation navale. D'autant que le Havre est port d'accueil pour les navires en difficultés.

Dernièrement un minéralier de 75.000 tonnes c'est échoué en Seine suite à un problème de gouvernail, la seule solution a été de le remorquer pour le dégager et lui faire quitter le Havre. Impossible d'intervenir ici.

Relancer la réparation navale est donc un enjeu important au Havre.

Mais il faut bien l'admettre, redémarrer une telle activité, alors quelle a totalement disparue depuis bientôt 20 ans est une gageure. D'autant que nous savons bien que là ou elle existe, elle reste une activité fragile et soumise à une rude concurrence étrangère.

C'est pour ces raisons, que l'annonce de l'implantation au Havre d'une filière de l'éolien en mer, est une nouvelle intéressante à plus d'un titre.

Mais là aussi les difficultés existent.

L'abandon de la filière offshore par Aréva a multiplié les difficultés, d'abord par l'arrivée de l'Espagnol Gamésa puis dernièrement de la reprise par l'Allemand Siemens qui possède déjà en Allemagne ses propres usines de fabrication.

Néanmoins, on nous assure que l'implantation de ces usines de fabrication et de montage sont toujours d'actualités et que les permis de construire vont être déposés prochainement.

Bien évidemment la vigilance demeure.

C'est 750 emplois annoncés et des marchés pris avec des sous traitants locaux. Ces emplois sont des emplois liés à la métallurgie, soudeurs, tuyauteurs monteurs, chaudronniers.....

Si comme je l'évoquais précédemment, redémarrer une activité de réparation navale seule, est une difficultés, elle devient possible plus facilement si elle est adossé à une autre activité industrielle ou l'on retrouve les même métiers.

Je pense que cela devrait également permettre aux entreprises de maintenances havraise de répondre plus largement aux appels d'offre de la

pétrochimie installée dans la zone industrielle de l'agglomération havraise, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui du fait de la taille des entreprises intervenant actuellement. De nombreux anciens salariés de la navale, ont retrouvés un emploi dans ces entreprises de maintenance industrielle.

Il est une autre activité pour laquelle les élus Communistes sont largement intervenus, c'est la déconstruction de navires, activité ou les besoins sont énormes et d'un enjeu environnemental évident.

Cette activité s'est implantée au Havre sur l'ancien site de construction navale.

Nous avons du intervenir au niveau national et européen pour faire en sorte que les obligations en matière de protection de l'environnement et des salariés soient identiques dans l'ensemble des pays européens et leurs contrôles également effectués. En effet, l'entreprise havraise perdait des appels d'offres, notamment de la marine nationale, au profit d'entreprises situées en Belgique qui ne mettaient pas en place les moyens et les contrôle exigés par la marine nationale et la DIRECT, pour le désamiantage des navires. Cette opération représentant environ 20% du prix de la déconstruction.

Suite à nos interventions, elle prend à nouveau des marchés avec la marine nationale.

Cette activité pourrait se développer au Havre, en permettant à l'entreprise d'accéder à des marchés pour des navires allant jusqu'à 300 m, elle est aujourd'hui limitée à une capacité de 100 m. Le lieu existe, mais des investissements important seraient à réaliser, et nous sommes bien seul à nous mobiliser sur ce dossier, la déconstruction de navires n'allant pas forcément avec l'ambition touristique développée par le Maire du Havre. Mais le Havre ce n'est pas la côte d'Azur et le développement touristique aura ses limites et ne créera pas les emplois dont le Havre et son agglomération ont besoin.