

Réponses à l'interview Table Ronde sur les ports

« L'Humanité »

le 3 mars 2017

Jean-Paul Lecoq,

*Maire, Conseiller départemental, Vice-Président de l'agglo Havraise,
Membre du Conseil de développement du Grand Port Maritime du Havre*

1. On peut observer un certain retard de développement des ports de commerce français par rapport à ceux du Range nord-européen par exemple. Pourquoi une telle situation perdure-telle ?

Oui, à l'évidence ! Depuis deux décennies nos ports souffrent d'un manque d'investissements pour les doter des outils et infrastructures nécessaires aux enjeux qu'ils portent dans leur sillage.

Dans le même temps, les ports concurrents européens ont bénéficié de financements sans précédent. L'écart se creuse donc dangereusement. D'autant plus que le gouvernement a validé imprudemment la construction du Canal Seine Nord qui, dans l'état actuel de la situation, va bénéficier aux ports du nord de l'Europe au détriment des ports normands.

Dans son rapport annuel, la Cour des comptes vient de dresser le bilan, huit ans après son adoption, de la réforme portuaire. Si bien des aspects de ce rapport sont contestables au regard des lunettes libérales utilisées par les sages, je rejoins l'une de leurs conclusions : l'Etat stratège n'est pas au rendez-vous. Le rapport parle d'un saupoudrage d'argent public là où il faudrait un plan massif d'investissements.

A la fin des années 90, le gouvernement Jospin et son ministre communiste Gayssot avait créé Port 2000, le Président Chirac n'y était pas pour rien. Il y avait une unité d'action. Depuis plus rien. 15 ans plus tard, le port du Havre attend toujours son désenclavement, ferroviaire notamment. L'objectif de l'époque était d'approcher à l'horizon 2020, 25 % de fret ferroviaire à partir du trafic conteneurs. Nous en sommes aujourd'hui à 4,5 %.

2. Les arguments de l'OCDE mettant en cause les « relations sociales » ou un déficit de l' « esprit commercial » dans ce retard sont-ils pertinents ?

Non, ce retard est dû tout simplement aux gouvernements successifs, sous Sarkozy comme sous Hollande, qui ont été imbibés par la pensée libérale. Celle que Fillon ou Macron cherchent d'ailleurs à amplifier malgré le désastreux bilan de ces politiques.

La pensée libérale, c'est le laisser faire, la confiance pour le coup mal placée dans les multinationales, les banques et les actionnaires pour que leur action, aidée massivement par l'argent public, viennent servir l'intérêt général. C'est une escroquerie. A l'arrivée ils se servent, ils servent leurs intérêts, jamais ceux des nations, des peuples et des territoires.

La direction du Grand Port Maritime du Havre est largement dominée par des représentants de grandes entreprises qui ont des intérêts ici comme dans les autres ports européens. Beaucoup ont misé sur le transport routier et on attend d'eux qu'ils favorisent le fret

ferroviaire ? C'est un patronat volatile et volage. Leur avoir laissé la main est un renoncement qui coûte cher au pays.

L'excuse utilisée, ici comme ailleurs, est de faire supporter au travail, au coût du travail, le poids des turpitudes du système économique. Résultat, l'Etat a investi par exemple 135 millions d'euros avec les collectivités locales concernées dans un terminal multimodal automatisé au Havre, confié au privé, pour se passer des dockers et des cheminots. Résultat, il ne fonctionne pas et se retrouve au bord de la faillite ! Pour le sauver on en vient à les appeler aux secours dans le cadre d'un nouveau mode de gestion où le public ferait son retour. C'est édifiant !

Autre exemple, la nouvelle filière industrielle de l'éolien en mer au large de nos côtes et à partir de nos ports, porteuse de milliers d'emplois et de formations qualifiantes, portée par AREVA, vient d'être bradée à une multinationale allemande lorsque Macron était ministre.

La vérité c'est que l'Etat a été défaillant, dans le domaine portuaire, comme dans le domaine industriel. En période de crise économique et de chômage aussi fort, c'est une faute inexcusable qui se paye cash.

3. Quelles solutions envisager pour sortir de la situation ? Et sur quelle base d'investissement public ?

La solution ? Tourner le dos aux politiques libérales pour en revenir à une véritable action publique volontariste qui définit des stratégies, impulse des politiques publiques dans l'économie et utilise l'argent public à bon escient.

Nos ports ont besoin d'un plan pluriannuel d'investissements massifs pour le ferroviaire, pour le fluvial. Et leurs résultats bénéficieront à la nation, à l'emploi, au développement économique.

Le 1^{er} Ministre vient d'annoncer précipitamment **300 millions** en faveur du développement de l'axe Seine. Un chiffre sans commune mesure avec les 2 milliards qu'il va consacrer à la création du canal Seine-Nord, et très éloigné des enjeux qui se posent et des investissements nécessaires à la consolidation du port de Rouen et au développement du port du Havre.

Depuis des mois, avec les autres élus communistes, je ne cesse d'interpeller le gouvernement sur le péril que fait peser sur le complexe industriel et portuaire normand l'absence de stratégie maritime et industrielle de l'Etat, tout comme sa décision, sur demande de l'Union Européenne, de construire le canal Seine-Nord.

Le prochain gouvernement se doit par conséquent d'investir **1 milliard** sur l'axe Seine afin de garantir que le canal ne vienne pas concurrencer de manière déloyale nos ports et ses emplois. Avec les 300 millions annoncés, nous sommes loin du compte.

La richesse et la force de la France, c'est sa large façade maritime et sa position géographique en Europe. Il suffit de regarder une carte pour s'en rendre compte. C'est aussi le savoir faire et la conscience des salariés, des ouvriers, mais aussi de tous ces artisans, ces entrepreneurs qui vivent et investissent sur nos territoires. Qui croient en leur avenir.

L'axe Seine représente 1/3 du PIB national, 10 millions d'habitants, 5 millions d'emplois. Le complexe industrialo portuaire du Havre c'est 32.000 emplois dont 14.400 dans le maritime et portuaire. 1.138 entreprises et établissements divers.

Il est urgent de définir une véritable stratégie portuaire, tout comme une stratégie ferroviaire et industrielle d'ailleurs pour que les atouts du pays servent au pays et cessent d'être pillés par les multinationales et la finance.