

Séminaire Normandie UP Caen session 2023. 16ème année. La Normandie portuaire et maritime.

Mardi 28 février 2023 (18/19h30)

**La fusion portuaire de l'Axe Seine : histoire d'un malentendu entre Paris, la Normandie et la Mer**

## **1) LA FRANCE PARISIENNE N'ENTEND RIEN À LA MER ET DONC, À LA NORMANDIE...**

Dans un récit vivant et cinglant qui vient de paraître, « *le Clan de Seigneurs, immersion dans la caste d'Etat* » (Max Milo, 2022) Paul-Antoine Martin transmet son expérience de douze années de travail au sein des grands ports français. Mais alors que le commerce international n'a cessé de croître au cours des vingt dernières années, les ports français stagnent. La responsabilité en incombe notamment au « Corps », une caste vaniteuse et imbue d'elle-même, qui peut accumuler les échecs sans jamais être sanctionnée.

Une peine capitale pour la puissance française. En effet, les Grands ports maritimes français sont la chasse gardée des haut-fonctionnaires sortis de l'école des Ponts-et-Chaussées. Ils ont une très belle et efficace culture technique d'ingénieurs, les armateurs du monde entier, considèrent que l'escale du Havre est techniquement l'une des meilleures au monde. Mais ces Messieurs n'ont qu'une assez faible curiosité sinon un certain mépris pour ce qui fait pourtant l'essentiel sinon la justification de l'existence d'un port : la maîtrise logistique d'un hinterland et le dynamisme commercial pour valoriser et développer l'hinterland contrôlé par le port.

Les haut-fonctionnaires et les ministres de l'État central parisien sont fâchés avec les réalités concrètes de l'économie maritime. Un malentendu ancien : on peut remonter à la « **Seconde Guerre de cent ans** » (1688 1815) (Jean Meyer) entre la France et l'Angleterre qui a fait de la Manche, de Louis XIV à Napoléon 1<sup>er</sup>, une frontière militaire qui va considérablement entraver le développement de l'économie maritime normande voire pousser la Bretagne dans la misère sociale. Visitant le 7 novembre 1802 la ville et le port du Havre, le Premier consul Bonaparte ne comprend pas la vocation maritime et commerciale de la ville car il souhaite en faire un port militaire pour préparer une invasion de l'Angleterre. A cette occasion, il aura cette formule brillante qui sera notée plus tard par Michelet dans son tableau de la France : « **Paris, Rouen, Le Havre, une seule et même ville dont la Seine est la grande rue.** »

Il faudra attendre 1815 et la défaite de Waterloo et la confirmation de la paix avec l'Angleterre confirmée en Entente cordiale à partir de 1830 pour assister, enfin, au grand décollage maritime des ports normands au Havre, Rouen mais aussi Caen, Cherbourg, Dieppe, Granville ou Fécamp, expansion remarquable qui sera conduite sur la seule base locale des chambres de commerce et d'industrie : cette expansion s'arrêtera brutalement avec la Seconde Guerre mondiale...

La fameuse phrase de Bonaparte sera répétée à l'envi des années 2010, date du lancement du projet d'Axe Seine par Antoine Rufenacht, jusqu'à aujourd'hui (Grumbach, Attali, Castro, Hidalgo) pour justifier la fusion entre la Normandie et l'Île-de-France afin de permettre l'émergence d'une mégalopole du Grand Paris tendue jusqu'à la mer à l'échelle européenne et mondiale pouvant

s'extraire du cadre national français. Le maintien de l'intégrité du cadre géo-historique normand, l'un des plus anciens du pays, est peut-être ce verrou qui ne doit pas sauter pour que la région capitale demeure dans le cadre français. Dans une logique de géographie strictement fonctionnelle ignorant les réalités de la géographie humaine ou la géo-histoire, la méga fusion portuaire maritime et fluviale d'un Axe Seine allant du Havre jusqu'aux confluences amont de la Seine, peut être considéré par certains comme une préfiguration de ce futur ensemble territorial.

En 1994, dans la revue « **Etudes normandes** », le géographe Thierry Baudouin nous expliquait pourquoi le territoire normand ne fonctionnait pas bien faute de lire correctement le mode d'emploi d'un territoire à vocation fluvio-maritime au service d'un hinterland sur lequel on trouve la plus vieille capitale politique de l'Europe continentale mais dont le pilotage efficace ne peut se faire que depuis la Normandie même... C'est l'erreur toujours commise encore aujourd'hui par le pouvoir parisien de ne pas vouloir ou pouvoir le comprendre et c'est ainsi que la logistique pourtant servie par la plus belle géographie possible ne fonctionne pas correctement même si depuis 1994, des progrès considérables ont été réalisés pour retrouver l'évidence normande notamment avec la réunification régionale de 2016.

## **Pour une Seine européenne**

Thierry BAUDOUIN

*Etudes Normandes* n° 4, Année 1994, pp. 11-16

*La Seine a toujours représenté l'axe stratégique de l'histoire normande. Elément essentiel de son identité, elle constitue le vecteur de la plupart des projets et stratégies d'une communauté qui se définit précisément par son territoire, de part et d'autre du fleuve débouchant sur la mer. On sait que ce sont les Romains (cf. Strabon) qui ont, les premiers, discerné cette fonction politique en regroupant au sein de la Seconde Lyonnaise les régions qui encadraient le fleuve et son estuaire avec un premier port, Lillebonne, tourné vers la (Grande) Bretagne. Dix siècles plus tard, Rollon confortera pleinement cette identité géopolitique en se voyant confier par le royaume le contrôle du fleuve maritime. Et déjà les Normands commenceront à tirer toutes les conséquences politiques, marchandes et commerciales de cette position privilégiée qui explique, de Dieppe à Cherbourg, la quasi-totalité des grandes destinées de ce territoire fluvio-maritime. Sans pouvoir développer ces épisodes, on se concentrera ici sur la période récente au cours de laquelle cette identité géopolitique a été perdue de vue. L'absence qui en résulte de tout projet met aujourd'hui grandement en danger le développement normand. Or la Seine constitue de nos jours le vecteur indispensable pour relier à l'Europe continentale non seulement les Normands mais surtout, à travers eux, tout l'Arc Atlantique.*

Depuis la création du GIE HAROPA en 2012 mettant fin à la rivalité portuaire entre Rouen et Le Havre puis sa transformation en autorité portuaire unique en 2020, le trafic fluvial sur la Seine a beaucoup augmenté. Mais cette augmentation est contrariée par des équipements vétustes ou inadaptés ainsi que par des infrastructures lacunaires pour une connexion parfaite entre le GPM

du Havre et le fleuve. Par ailleurs, du côté ferroviaire, la ligne de fret du Havre-Serqueux-Gisors vers les plateformes logistiques parisiennes fonctionne enfin depuis quelques mois. Mais malgré ses améliorations logistiques notoires, **l'essentiel du transit des conteneurs débarqués sur les terre-pleins du Havre se fait encore par la route** alors qu'il faudrait les dépoter sur place et valoriser les marchandises dans le circuit de l'entreposage. Nous y reviendrons...

La région Normandie se propose de financer totalement avec ses moyens financiers propres et des fonds européens la « chatière » qui permettrait de lier directement les grands terminaux à conteneurs de Port 2000 à la Seine : construire une nouvelle digue de protection contre la houle du large reliant la darse de Port 2000 au reste du port du Havre pour permettre l'accès direct aux barges fluviales depuis le port intérieur, le canal de Tancarville et la Seine.

La carte montre l'état d'inachèvement et d'isolement du territoire français en matière de voies navigables: La Seine en amont du Havre a son terminus à Paris, le Rhône en amont de Marseille ne va guère au-delà Lyon faute de canaux permettant la liaison avec le réseau européen Rhin-Danube.

D'où le projet de grand canal à gabarit européen « **Seine Nord Europe** » devant relier l'Oise à l'Escaut qui risque d'être une arme à double tranchant : favoriser la pénétration logistique d'Anvers et de Rotterdam sur le corridor « Amsterdam Marseille » et faire d'Anvers le port de Paris au détriment du Havre si la logistique ferroviaire, fluviale ou terrestre (entreposage) au service des grands ports maritimes normands n'est pas sérieusement et rapidement améliorée !

## **Bilan provisoire depuis 2020 et la création de l'autorité portuaire unique de l'Axe SEINE:**

**1 la bataille de la compétitivité des ports se gagne à terre ! Et pour l'instant, malgré la mégafusion portuaire de 2020, cette bataille est plutôt perdue** en raison d'une organisation logistique terrestre inefficace sinon aberrante en amont des grands ports normands.

### **2 Une mégafusion qui s'avère coûteuse :**

L'ensemble des bâtiments du siège d'Haropa port de Rouen, construits en 1975, va faire l'objet de grands travaux pendant quarante-deux mois. Montant des travaux : 16,67 M€ A ajouter aux augmentations de salaires accordées aux dockers CGT à la fin 2022 et à de nombreux frais liés à la complexité du fonctionnement de la nouvelle autorité portuaire. **Conséquence : la tarification des escales au GPM du Havre va augmenter...**

**3 Les résultats stagnent du GPM du Havre stagnent depuis l'an 2000 et l'inauguration de la darse de Port 2000 dans l'estuaire de la Seine.**

## 2) L'AXE SEINE DE LA REALITÉ

Compte rendu du colloque du Havre, 6 juillet 2021 au "Carré des Docks"

Le 6 juillet 2021 au "Carré des docks" du Havre s'est tenu un colloque sur le développement portuaire, logistique et industriel de la vallée de la Seine à l'occasion de la mise en place des instances dirigeantes de la nouvelle structure portuaire unifiée de l'Axe Seine.

Après plus de dix ans de palabres sur l'Axe Seine, alors que le premier système portuaire et logistique français est plus que jamais concurrencé par les grands ports de la rangée Nord-européenne pour le service en marchandises de la région parisienne avec un trafic plafonnant durablement sous la barre des 3 millions d'EVP manutentionnés au grand port maritime du Havre, **quoi de nouveau sous le soleil en aval de Paris ?**

**1) La réunification de la Normandie depuis 2015 va faire du conseil régional normand le premier partenaire financier public du développement portuaire et logistique de la vallée de la Seine normande en lieu et place de l'Etat central.** Il semble que les acteurs et décideurs publics ou privés de la vallée de la Seine normande, notamment à Rouen, n'ont pas encore totalement intégré cette nouvelle réalité qui s'annonce puissante.

**2) Depuis le 1er juin 2020, toutes les infrastructures portuaires de la vallée de la Seine, qu'elles soient maritimes ou fluviales, ont été regroupées sous l'autorité unique d'HAROPA et, à la tête du nouveau mastodonte, Stéphane Raison qui porte bien son nom puisqu'il s'agit d'un haut-fonctionnaire ingénieur "Pont-et-Chaussées", a été nommé par l'Etat central pour être le chef d'orchestre de cet ensemble symphonique qui sort à peine de la cacophonie car ceux qui vont jouer le principal de la musique n'auront pas véritablement le droit de la choisir, à savoir ceux qui font les réalités (les entreprises représentées dans les unions professionnelles) et ceux qui vont financer le développement portuaire et logistique (les conseils régionaux de Normandie et d'Ile-de-France) puisque les représentants de l'Etat central se sont pris la moitié des sièges disponibles au nouveau conseil de surveillance de l'ensemble dont la première réunion a eu lieu le 9 juillet 2021.**

**Il est indispensable d'entrer dans le détail pour comprendre pourquoi ce mastodonte portuaire risque de ne pas être très agile...**

Créé au 1er juin 2020, le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine dispose de sa première instance de gouvernance avec l'installation, le 9 juillet 2021 à son siège du Havre, des **17 membres du conseil de surveillance**. A cette occasion, **Daniel Havis, président d'honneur de la Matmut, en a été élu président et Emmanuelle Perron, vice-présidente de NGE et de la FNTP, vice-présidente**. Cette instance a notamment pour mission d'arrêter les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Le **directoire** présidé par Stéphane Raison, précédemment à la tête du port de Dunkerque, est composé de **trois directeurs généraux délégués** – **Baptiste Maurand** (direction territoriale du Havre), **Pascal Gabet** (direction territoriale de Rouen) et **Antoine Berbain** (direction territoriale de Paris) – et de deux **directeurs généraux adjoints** – **Kris Danaradjou**, chargé du développement, et **Christophe Berthelin**, chargé des finances. Ce directoire est nommé en conseil des ministres.

Le directoire devra assurer la direction de l'établissement, sera responsable de sa gestion et il sera chargé d'élaborer et de mettre en œuvre le projet stratégique de l'établissement.

La grande histoire nous rappelle qu'un directoire se finit en consulat et qu'un consulat finit toujours par l'empire d'un seul... Par ailleurs, on rappellera à certains promoteurs grandiloquents d'un Axe Seine intégrant la Normandie au Grand-Paris qui admirent Napoléon Bonaparte que ce dernier était plutôt fâché avec les réalités maritimes, en confondant Le Havre, port de commerce transatlantique avec un port militaire pour faire la guerre contre l'Angleterre et en ruinant le commerce maritime français et normand avec la folie du Blocus continental...

Le conseil de surveillance et le directoire véritable tour de contrôle de l'État, sont flanqués d'une véritable république des conseils qui n'ont tous qu'un pouvoir représentatif et consultatif dans le but de représenter un territoire portuaire immense sans véritable cohérence d'ensemble.

- **le conseil d'orientation de l'axe Seine** doit veiller à la cohérence des actions de l'établissement sur l'ensemble de l'axe fluvial et doit éclairer les décisions stratégiques du conseil de surveillance. Il sera composé de 30 membres : **représentants de l'Etat et des collectivités territoriales, personnalités qualifiées, gestionnaires d'infrastructures de transport fluvial et terrestre, de milieux associatifs et représentants du personnel.**
- **les conseils de développement territoriaux dans chacune des trois places portuaires** doivent représenter les intérêts locaux afin de les porter auprès du conseil de surveillance et du conseil d'orientation. Chacun d'eux est composé d'au maximum 30 membres autour de quatre collèges : entreprises de la place portuaire, représentants des personnels, collectivités, milieu professionnel et associatif.

*Citation : « Les présidents du conseil d'orientation de l'axe Seine et des conseils de développement territoriaux seront invités à présenter au conseil de surveillance les propositions émises par leurs conseils respectifs ».*

**Ambiance d'Ancien Régime garantie! un cahier de doléances devra être ouvert entre ces Messieurs dames du conseil de surveillance et les autres sinécures...**

**Voici la composition du conseil de surveillance : la représentation de l'État y est écrasante... Représentants de l'Etat :**

- Jean Albertini préfet de la région Normandie, préfet de la Seine-Maritime
- Emmanuel Bossière, représentant du ministre chargé de l'Economie

- Laurent Pichard, représentant du ministre délégué chargé du Budget
- Virginie Schwarz, PDG de Météo-France, représentante du ministre chargé de la Mer
- Thierry Guimbaud, directeur général de VNF, représentant du ministre chargé des Transports

Les préfets de région ne suffisent donc pas pour représenter l'Etat central? Où est celui de l'Ile-de-France, par exemple? Mieux! Où est le préfet qui est, soi-disant, délégué au développement de la vallée de la Seine? Mystère...

#### **Représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements :**

- **Nicolas Mayer-Rossignol**, président de la Métropole Rouen Normandie

C'est à croire que le "Nouveau Maître de Rouen" va être le patron territorial principal alors que de fait, Hervé Morin et la région Normandie sera le premier partenaire financier public de la nouvelle boutique portuaire de l'Axe Seine. Cherchez l'erreur!

- Patrick Ollier, président de la **métropole du Grand Paris**

#### **Patrick Ollier, l'homme de paille d'Anne Hidalgo...**

- **Edouard Philippe**, président du Havre Seine Métropole
- **Jean-Baptiste Gastinne**, représentant de la **région Normandie** dont il est vice-président

**Jean-Baptiste Gastinne, plus que jamais la cheville ouvrière entre Edouard Philippe et Hervé Morin!**

- **La présidente de la région Ile-de-France ou son représentant**

#### **Représentants des salariés :**

- Denis Lelay, CFE-CGC
- Baptiste Tabouillot, CGT Ports et Docks
- Marie-Laure Moulin, CGT Ports et Docks

**Il est légitime que les Dockers CGT soient représentés au conseil de surveillance. La cogestion portuaire c'est plus intelligent que le blocage portuaire. Mais l'absence au conseil de surveillance d'un représentant es qualités des unions maritimes portuaires concernées est une erreur stratégique.**

- Daniel Havis, président, président du groupe Matmut
- Emmanuèle Perron, vice-présidente, vice-présidente de NGE
- Béatrice Buffon, directrice exécutive du groupe EDF
- Maud Thuaudet, directrice de la stratégie du groupe Saint-Gobain

---

C'est donc dans ce contexte institutionnel en plein chambardement **"pour que tout change afin que rien ne change"** (en l'occurrence, la main-mise des ingénieurs de la haute-fonction

publique d'Etat central sur nos réalités maritimes, portuaires, industrielles et logistiques normandes), qu'avait lieu ce nouveau colloque au Havre sur l'avenir de l'Axe Seine.

**C'était un colloque important et intéressant** car, pour la première fois, cette réunion fut à l'initiative des acteurs et des décideurs qui font les réalités portuaires, logistiques et industrielles de notre vallée de la Seine...

**Notre ami Marc Ligot dirigeant de "Seine Solutions" en fut à l'initiative en partenariat avec l'agence d'événementiels Idélia qui travaille d'ordinaire avec les élus locaux du Parti communiste français.**

L'avantage? Ce fut d'avoir, enfin, un panel assez représentatif de toutes les sensibilités idéologiques mais aussi économiques et sociales qui constituent le quotidien de l'Axe Seine. En clair, entrepreneurs, syndicalistes, associatifs et élus locaux étaient présents ensemble: **ils ont donc pu témoigner du réel.**

**L'animation des tables rondes du colloque fut confiée au directeur de la rédaction de Paris-Normandie.**

**Sur le fond, nous n'avons pas appris grand chose de nouveau :**

**La Normandie portuaire et logistique est de plus en plus menacée par la concurrence directe des grands ports maritimes de l'Europe du Nord, Anvers pour ne pas le nommer, et l'organisation territoriale actuelle de la logistique parisienne ignore superbement son débouché maritime normand!**

Mais il était intéressant d'être présent sur place et de rendre en partie compte de ce colloque pour nos lecteurs normands afin de **constater deux réalités tout aussi inquiétantes:**

**1) la bulle politique et étatique peine à communiquer avec les acteurs du réel, notamment du côté de Rouen et Pascal Sanjuan, le nouveau préfet délégué au développement de la vallée de la Seine en remplacement de François Philizot, a fait, à l'occasion de ce colloque, un premier tour de piste officiel qui n'a guère convaincu ceux qui connaissent bien le dossier...**

**2) Sauf heureuse exception encore trop rare, les acteurs des réalités de l'Axe Seine peinent, eux-mêmes, à intégrer l'évidence territoriale et institutionnelle normande pour faire de l'Axe Seine autre chose qu'un corridor dont les terminaisons parisiennes embolisées et géographiquement mal situées, risquent d'être le meilleur moyen de le condamner face à la concurrence venu du Nord de l'Europe...**

**Pour commencer, des experts sont venus faire l'état des lieux de l'Axe Seine: potentiel, enjeux et défis à relever...**

**On a, d'abord, relevé quelques incertitudes politiques:** la signature du Contrat de Plan Interrégional avec l'Etat et les Régions concernées (CPIER) reste toujours dans les limbes ce qui ouvre la voie à une **prise d'autonomie des métropoles et agglomérations de l'Axe Seine** (Paris,

Rouen et Le Havre) dont les grands élus politiques s'offrent le luxe d'annonces tapageuses alors que ce sont les conseils régionaux concernés qui ont les finances et les compétences nécessaires.

**Autre inquiétude: les mauvaises relations entre la métropole de Rouen et le conseil régional de Normandie.**

**Le fait qu'à l'échelle de la "grande" Normandie, les grands élus principalement concernés par l'Axe Seine ne communiquent pas ensemble d'une même voix sur ce dossier inquiète et agacent les acteurs et les décideurs.**

**Un point positif:** la vallée de la Seine normande attire, de plus en plus, les investisseurs de l'immobilier spécialisé dans la logistique et l'entreposage: **Havlog annonce la création d'un million de mètres carrés avec des entrepôts dont les toits seront tapissés de panneaux solaires...**

**Autre espoir: la reconversion énergétique de l'Axe Seine dans la fabrication d'hydrogène...** A condition que la Commission européenne sorte du tout électrique pour l'avenir de la motorisation.

**Une urgence:** l'impact du changement climatique sur l'Axe Seine avec un **relèvement prévisible du niveau de la mer et du fleuve d'environ 1,10 mètre après 2050**. La question de protéger les bords et les quais de la Seine pour préserver le potentiel foncier de nos ports va devenir de plus en plus lancinante.

**Un gros point noir!**

L'essentiel de la localisation des entrepôts et de la logistique pour le service de la région parisienne est située dans la Brie (Seine-et-Marne) ou dans l'Orléanais (Loiret) soit dans un arc Sud- Sud-Est de Paris, c'est-à-dire **à l'opposé des débouchés fluviaux et maritimes de la Seine et de la Normandie:** cette géographie aberrante provoque des surcoûts importants en matière de transports terrestres, essentiellement routiers.

**Autre gros point noir!**

**Au grand port maritime du Havre, la part du multimodal ne dépasse pas les 15% et la concurrence avec le port d'Anvers est directe:** une carte assez frappante montrant les **lignes isochrones** entre Le Havre, Paris et Anvers révèle que **le Nord et l'Est de la région parisienne sont, en terme de rapidité de la desserte, plus proches des quais du port d'Anvers que ceux du port du Havre...** A méditer!

**Un paradoxe:**

**Le port du Havre apparaît plus comme un port d'exportation que d'importation...** Compte tenu du manque de vaillance de la balance commerciale française, il n'est donc pas étonnant d'observer que **le taux moyen mensuel de manutention est au Havre inférieur de 20% à celui observé à Anvers (2000 EVP au Havre pour 4000 à 4500 EVP à Anvers)**. Pourtant, la géographie plaide pour faire du Havre un grand port d'importation et d'exportation puisqu'il est le premier port européen touché sur la plupart des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Asie orientale.



Ce paradoxe s'explique en partie par **le fait qu'il est actuellement logistiquement impossible, dans l'amont immédiat du grand port maritime normand, de décharger totalement la cargaison de l'un de ces géants des mers** qui escalent pourtant sans aucune difficulté technique ou nautique à Port 2000. Cherchez l'erreur!

**Le rédac'chef de Paris-Normandie lance le débat de la première table ronde: "défis et atouts de l'Axe Seine."**

**Intérêt de vivre dans une région "Normandie"?** (poser la question c'est pourtant y répondre...)

Quoi de neuf sur le dossier depuis les premières annonces sur l'Axe Seine en 2009 et surtout 2010? (On a envie de répondre: la réunification de la Normandie...) Prise de conscience de l'intérêt commun qui nous unirait tous: la vallée et son fleuve, la Seine! Et le rédac'chef de nous rebattre les oreilles avec la gentille baignade du fils de l'actuelle maire de Paris: **les symboles "pipoles" ne doivent pas masquer la dureté de certaines réalités...**

**Marie Atinault**, élue de la majorité socialo-écolo de la métropole de Rouen, vice-présidente en charge du développement durable et qui a été envoyée dans cette fosse aux ours par le Nouveau Maître de Rouen, est invitée à s'exprimer en premier sur la signification de la **"fête du fleuve"** lancée à Rouen. Et de répondre: **"la Normandie a trop souvent tourné le dos à la mer et à son fleuve..."** Ce n'est pas faux mais cette vérité dans la bouche d'une élue appartenant à cette clique partisane qui s'est longtemps et farouchement opposée à l'évidence de la réunification de la Normandie, ne manquait pas de sel! Appréhender les effets du changement climatique sur les bords de la Seine, réconcilier la rive gauche et la rive droite (c'est fait ailleurs en Normandie mais visiblement c'est toujours en chantier à Rouen...), **Rouen carrefour "interconnecté" entre Le Havre et Paris. On avait envie dire à Dame Atinault: et le reste de la Normandie?**

Avec l'intervenant suivant, un ex-sénateur auteur d'un excellent **rapport sur la compétitivité des grands ports maritimes français en septembre 2020**, nous sommes bien vite redescendu sur terre et sur mer. Implacablement, l'ex-sénateur a fait la liste des **dysfonctionnements** du système portuaire et logistique de l'Axe Seine face à la concurrence frontale des grands ports de la Rangée Nord-européenne:

**1) Manque d'intégration des grands ports maritimes d'Etat à leur territoire:** héritage d'une **culture jacobine techno**, les ports restent fermés sur eux-mêmes et les populations locales tout comme les usagers ne sont pas assez intégrés à la gouvernance. Bien sûr, à Anvers, Rotterdam ou Hambourg c'est radicalement l'inverse avec les résultats que nous savons...

**2) On ne "chasse pas en meute":** la déploration sur l'art de chasser en meute est l'un des lieux communs des grands colloques institutionnels en France. C'est même le début des lamentations. Sauf exceptions (en Bretagne, Vendée, Alsace ou dans le Nord) on ne sait pas en France chasser en meute... Les gestionnaires et les entrepreneurs ne sont pas associés à la définition de la stratégie portuaire. Dans l'ordre réglementaire ou fiscal, de nombreuses incohérences demeurent. Par

exemple: dans un transport Le Havre- Lyon, aucune "*aide à la pince*" tandis qu'elle existe sur le trajet Lyon- Rotterdam car c'est un corridor logistique européen.

**3) Les infrastructures de transports terrestres sont dans un état moyen pour ce qui est des routes gratuites et en bon état quand les routes sont payantes (autoroutes concédées).** En revanche, l'état du réseau ferroviaire capillaire pour atteindre certains sites industriels ou de stockage, on pense, par exemple, aux silos de la Beauce, est catastrophique. Il est même à l'abandon et souvent hors d'état de servir: **les camions de blé encombrant les routes.**

**4) Enfin, certains acteurs privés ou publics ont fait preuve de naïveté à l'égard des "*routes de la soie*" chinoises:** les Chinois investissent actuellement massivement dans le transport et la logistique pour atteindre la taille critique nécessaire afin de se rendre incontournables sur tous les maillons de la chaîne logistique ("supply chain").

**Le maire de Gennevilliers prend, ensuite, la parole.**

**O surprise! Il annonce qu'il est Normand et que ses racines familiales sont dans le Cotentin.** Il évoque les enjeux de développement du port fluvial de sa commune qui fait, à lui seul, **50% du chiffre d'affaires du port fluvial de Paris.** Le site portuaire s'étend sur 1200 hectares et une extension de 400 hectares est prévue pour accueillir entreprises et emplois dont le profil correspond aux habitants de Gennevilliers afin de limiter de trop longs déplacements domicile/travail. Il admet que les habitants de sa commune ne connaissent pas bien le port fluvial coincé derrière l'A86. Le temps où un certain Michel Rocard rêvait sur l'Oise des "*marinas les pieds dans l'eau*" est heureusement révolu: les réalités portuaires, industrielles et logistiques font partie de l'identité du territoire et le port a d'excellentes relations avec la commune de Gennevilliers.

**Le porte-parole de la CGT logistique prend à son tour la parole:**

On revient encore sur l'aberration d'une "*aide à la pince*" trois fois supérieure sur l'axe européen Rotterdam-Lyon que sur l'axe national Le Havre-Lyon. Le syndicaliste dans un **discours convenu mais parfaitement légitime et juste** dénonce le désengagement financier de l'Etat de la maintenance et du développement des outils portuaires qui sont encore placés sous l'autorité de l'Etat (on pourra faire d'utiles comparaisons entre les GPM d'Etat d'un côté et les ports passés sous gouvernance régionale de l'autre...).

**Face à la concurrence accrue de la Rangée Nord-européenne, nous payons ce retard dans les investissements.** Par exemple: Port 2000 au Havre est planifié entre 1990 et 1995. On inaugure la nouvelle darse en 2000. Fort bien. Sauf que vingt ans plus tard ce n'est toujours pas fini: les postes 10 et 11 restent à faire ainsi que la connexion directe entre la darse et le port intérieur vers le trafic fluvial de la Seine (chatière). Ces équipements pourtant stratégiques ont toujours été remis à plus tard faute de moyens. **Bref! Il y a trente ans entre les années 1990 et aujourd'hui pour mettre en oeuvre un projet qui date d'il y a... trente ans!**

**Pendant ce temps, nos concurrents se sont développés et ont évolué: on court toujours derrière eux avec un navire de retard!** Bien entendu, le syndicaliste de la CGT a beau jeu de dire que pour assurer pareils investissements les intérêts privés ne pourront jamais remplacer la puissance publique de l'Etat. **Bien évidemment, le fait que c'est désormais la Région Normandie qui va faire ce travail échappe au raisonnement très jacobin de ce syndicaliste** qui a eu l'humeur de rappeler, pour finir, que seuls les loups savaient réellement chasser en meute en ayant d'abord le souci des membres de leur meute. Et de dire pour achever la métaphore animalière écologiste que *"l'espèce vivante la plus menacée actuellement en France c'est le salarié."*

**On ne lui donnera pas tort...**

Le colloque a été présenté par le rédac'chef de Paris-Normandie comme une **carte blanche donnée à Christian Boulocher, le routier de Normandie Logistique, le tôlier de l'industrie et du port de Rouen sorti quelque peu froissé de la mésaventure fumante de Lubrizol** car ce personnage haut en couleur et qui ne mâche pas ses mots est, depuis peu, le **président de l'union des unions portuaires concernées par le développement d'HAROPA.**

Avant que ne parle Christian Boulocher, **nous notons le départ à 15h10 d'Hubert Dejean de la Bâtie**, vice-président du conseil régional de Normandie, en charge des questions environnementales: on va rapidement constater, que les élus et autres huiles officielles tendent à fuir assez vite, selon une loi physique qu'il reste à expliquer, tous les événements publics qui ne sont pas organisés par eux et pour eux.

**L'élu de la région Normandie est l'un des premiers à partir, d'autres élus présents ne cesseront de s'en aller au fur à mesure que le colloque s'enfonçait dans l'après-midi comme un... Titanic** car les élus les plus importants et donc les plus attendus ont fait savoir à l'organisation qu'ils étaient... excusés: on voulait entendre le député PCF de la Seine-Maritime **Jean-Paul Lecoq. Il n'est pas venu.** On voulait entendre **Bernard Leroy**, l'excellent président de la communauté d'agglomération Seine-Eure (Louviers- Val-de-Reuil): **il n'était pas là...**

**Mais on avait Christian Boulocher sous la main et on n'a pas été déçu!**

Marie Atinault, la vice-présidente écolo-socialo de la métropole de Rouen sentant le traquenard s'est littéralement enfuie en compagnie de Joachim Moÿse, le maire PCF de Saint-Etienne-du-Rouvray après la prise de parole, sans concession, de Boulocher: **pour que la réalité se mélange à la politique, c'est comme la vinaigrette, il faut secouer un peu...**

**Et Boulocher de mettre presque les pieds dans le plat en prenant à témoin la vice-présidente de la métropole de Rouen:**

*"Nos concurrents directs font comme nous: ils vont fusionner. Sauf que la fusion Anvers-Zeebruges ça va aller beaucoup plus vite que nous. Il faut dire qu'il y a des différences entre eux et nous, et la tradition de la gouvernance hanséatique qui pratique une subsidiarité locale très pragmatique et très efficace n'est pas la moindre".* Les choses sont dites!

**Autre réalité rappelée par Boulocher: la région Normandie est au rendez-vous. Elle investit massivement.**

**Une alerte:** une nouvelle concurrence en provenance de **ports francs britanniques post-Brexit**. C'est raccord avec ce que le président de la Normandie dit aussi lorsqu'il demande à l'Etat le **droit d'expérimenter des zones franches dans les ports normands**: sans succès pour l'instant.

**Une lucidité:** la compétitivité aujourd'hui c'est de réussir la meilleure relation entre le social, l'économie et l'environnement: **il faut davantage faire confiance aux partenaires privés car ils sont dans la réalité et ils la font.**

**Une explication de texte:** puisque Boulocher avait devant lui une élève écolo-socialo rouennaise plutôt sage comme une image, petite leçon de sémantique...

*"Cessons de parler, à tout bout de champ, de "report modal" alors qu'il conviendrait mieux de parler de "développement modal" car chaque mode de transport terrestre est complémentaire: les opérateurs routiers sont aussi des opérateurs fluviaux ou ferroviaires: il faut avoir pour objectif la compétitivité globale de tout le système de transport terrestre du premier au dernier kilomètre notamment sur l'hinterland d'un grand port maritime: il ne faut pas opposer un mode de transport à un autre."*

Il faut de la massification, de la flexibilité et de la réactivité. Pour la compétitivité, une seule solution: **faire confiance aux acteurs de la réalité que sont les entrepreneurs pour développer les zones industrialo-portuaires**. C'est ce qui a été fait, non sans succès, à Dunkerque.

**Au Havre avec l'inauguration le 8 juillet 2021 de Havlog, on en prend aussi le chemin.**

**Le représentant du groupe Panhard prend la parole et explique pourquoi il faut "venir en Normandie":**

Le Havre a un grand potentiel pour développer la multimodalité. Un entrepôt de 50000 m<sup>2</sup> a déjà été construit au pied du pont de Normandie: c'est un succès. Le Havre offre une belle qualité d'accueil pour la desserte logistique de la région parisienne mais aussi du sillon rhodanien et, pourquoi pas, le Nord!

**La concurrence future du Canal Seine-Nord? La concurrence déjà présente des grands ports du Nord de l'Europe?**

**Ce ne sont pas des freins pour s'installer dans la vallée de la Seine normande car l'enjeu c'est le foncier disponible: la région parisienne est saturée et dans les Hauts-de-France, le foncier disponible est rare même s'il est "dérisqué". C'est le contraire au Havre...**

**Le maire du Raincy prend la parole:**

**Il ne faut pas opposer les modes de transport car ils ont leur avantages propres:** le transport routier est flexible c'est son atout principal. Et pour le fluvial et le ferroviaire, c'est la capacité d'emport. *"Le report modal idéologique de la route vers d'autres modes, ça ne marche pas!"* En

revanche, il faut travailler d'urgence la communication vers les consommateurs de la région parisienne en leur posant la question suivante: **"voulez-vous consommer des produits qui arrivent par les ports d'Anvers ou de de Rotterdam ou des produits qui ont cheminé dans l'Axe Seine?"**

Passablement remise en cause, **Marie Atinault** rappelle qu'il peut y avoir une **aporie entre la poursuite des réalités industrielles et logistiques et l'urgence écologique** politiquement affichée par la nouvelle majorité socialo-écolo à la tête de la métropole de Rouen. Concernant le développement logistique, Marie Atinault a plaidé pour une **"artificialisation zéro et honnête"** en **réutilisant les friches industrielles disponibles dérisquées.**

**Julien Lambert, le représentant de la CGT mines et énergies** rappelle quelques évidences: relocalisation, démondialisation, souveraineté... Et de rappeler que **décarboner sans préparation ça supprime des emplois: quid, par exemple, de l'avenir de la centrale thermique de Porcheville? (On pourrait évoquer aussi celle du Havre).**

**Marie Attinault** lui répond que **développer l'hydrogène c'est coûteux et complexe** en prenant l'exemple de la reconversion du site de l'ancienne raffinerie Pétroplus. Et de dire, en étant nettement moins convaincante que **"toutes les entreprises sont les bienvenues sur les friches rouennaises"** (sic!)

**Le maire communiste de Bonneuil-sur-Marne** rappelle que **le transport routier, c'est près de 90% du fret transporté.** Le reste: 10% pour le ferroviaire et 2% pour le fluvial. Le potentiel de développement du ferroviaire est grand mais **le réseau ferré est en très mauvais état** et la SNCF n'a plus un sou vaillant! Amazon n'utilise que le transport routier. Franprix a fait l'effort d'utiliser le fluvial pour approvisionner ses magasins parisiens.

**Joachim Moÿse, le maire communiste de Saint-Etienne-du-Rouvray** sera bien le seul à élargir la focale à l'ensemble du territoire normand...

**"Il faut rendre attractif l'ensemble du territoire de la Normandie".** On boit du petit lait! **"La Normandie ce n'est pas que le tourisme ou les services c'est aussi et encore l'industrie qui offre plus facilement du travail aux jeunes des catégories populaires."** Tout est dit! Et de préciser: **"il y a un déséquilibre logistique à Rouen: le fluvial et le ferroviaire ont régressé alors que la route a explosé..."** L'élu communiste rappelle, en outre, que sur le Sud de l'agglomération rouennaise dix hectares sont disponibles pour accueillir de l'industrie chimique bio-sourcée. Mais du retard a été pris en ce qui concerne la mise aux normes environnementales. On garde le meilleur pour la fin de cette excellente intervention du maire de St. Etienne-du-Rouvray: **"Arrêtons de parler de corridor de l'Axe Seine car la vallée de la Seine est la colonne vertébrale de toute la Normandie!"** Bravo! Nous n'aurions pas mieux dit!

**Le maire de Limay** prend, ensuite, la parole:

Il faut renforcer la diversité portuaire dans le nouveau port unique de l'Axe Seine. **Le port fluvial de Limay** faisait **200000 tonnes de trafic en 2002... En 2019 c'était plus d'un million!** Le transport

fluvial s'est spectaculairement redressé et le fret fluvial est très varié. **Le port de Limay se développe: IKEA va y implanter sur 15 hectares son centre d'exploitation logistique en créant 500 emplois** dont le profil correspond bien à l'identité socio-professionnelle des demandeurs d'emplois du bassin local. Un projet de développer le port sur 30 hectares supplémentaires est prévu mais il faut avancer prudemment et **travailler l'acceptabilité sociale du projet** vis-à-vis des riverains soumis au risque de l'expropriation.

**Christian Boulocher, la vedette américaine de ce colloque, reprend la parole:**

En tant que président de **Seine Port Union** qui fédère les unions portuaires concernées par le port unique de l'Axe Seine, il a pris la plume pour écrire une lettre envoyée à tous les maires concernés par le territoire de développement d'HAROPA afin d'inviter les élus à découvrir les réalités des métiers et des professions portuaires et logistiques: **"on a eu que trois réponses!"** ...

**Marie Attinault étant encore présente, l'ambiance s'échauffe**

**Boulocher: "J'ai, bien entendu, des relations cordiales avec le président de la métropole de Rouen..."** Puis prenant à partie Marie Attinault: **"Mais comment faut-il faire pour rencontrer enfin votre collègue en charge du développement économique à la métropole de Rouen: il faut éviter que les entreprises ne partent de Rouen!"**

Puis le propos de Boulocher vient implicitement sur la question du contournement autoroutier de Rouen: **"la voie royale c'est l'Axe Seine, cette autoroute (sic!) qui doit irriguer l'ensemble du territoire avec une valeur ajoutée logistique qui se fait à 98% dans le transport routier. Le report du routier vers le fluvial? C'est plus facile à dire qu'à faire! car le fluvial, c'est plus compliqué que la route"**.

**Juste après cet échange, Marie Attinault et le maire de Saint-Etienne-du-Rouvray quittent définitivement cette fosse aux ours: on se demande bien pourquoi!**

Une petite pause poétique nous est, ensuite, proposée par une certaine **Karine Chevalier**, de son état, **"cueilleuse d'histoires au musée de Dieppe"**. Dans un français approximatif mais très tendance, cette personne agréable nous présente son projet d'investir au moyen d'installations poétiques les friches portuaires et urbaines du Havre pour que les habitants se réapproprient les lieux.

**"Je suis Normande mais pas havraise. Pour moi, le port c'était un ailleurs. Le port c'est aussi un paysage inconnu"** a-t-elle dit pour conclure sa brève intervention.

Puisque nous étions au Havre, la ville de notre cher **Armand Frémont**, le géographe écrivain, inventeur du **concept d'espace-vécu**, il fallait bien échanger un peu avec cette dame.

**"Connaissez-vous Armand Frémont? - Non... - Lisez son bouquin sur Le Havre, "la mémoire d'un port" et vous ferez des pas de géants dans vos friches..."**

La seconde table ronde s'annonce avec LA question: "Quelles solutions pour relancer l'Axe Seine?"

Autrement dit: comment dépasser les blocages existants qui sont, essentiellement, institutionnels et politiques comme d'habitude!

Au même moment, une alerte s'affiche sur mon téléphone:

Nicolas Mayer-Rossignol et Edouard Philippe ont décidé d'ignorer Hervé Morin et la région Normandie pour contractualiser avec l'Etat sur la question de la conversion écologique et énergétique de l'Axe Seine à hauteur de... 1 MILLIARD d'euros sans attendre la signature du prochain contrat de plan interrégional.

**On ne pouvait pas mieux faire pour être totalement dans le sujet proposé!**

Au cours de cette table ronde, on apprend que **Pascal Sanjuan**, nouveau préfet délégué au développement de la vallée de la Seine succédant à l'onctueux **François Philizot** et ancien adjoint au SGAR de Haute-Normandie, aura à s'exprimer pour clôturer le colloque.

D'ores-et-déjà, on prévient nos lecteurs que nous n'avons pas eu le courage de rester jusqu'à la fin du discours filandreux et convenu de ce **Monsieur Yakafokon!** La seule information à retenir de la bouche dudit préfet: **"je ne prendrai pas la parole sur la gouvernance d'Haropa car elle n'est pas encore finalisée."** (ndlr: la première réunion du conseil de surveillance du nouveau port fusionné de l'Axe Seine a eu lieu le 9 juillet 2021.)

**Jean-Paul Lecoq**, le député PCF de la Seine-maritime, pourtant si mobilisé et actif sur le sujet de l'Axe Seine au point de réclamer un milliard... a fait savoir qu'il était excusé.

**Une représentante de la SOGET, l'entreprise havraise désormais incontournable pour procéder à la dématérialisation numérique des procédures administratives et juridiques, prend la parole.**

**"Il faut fluidifier les flux au maximum (sic!): la partie documentaire ne doit plus être un frein."**

Les ports sont inter-connectés pour une traçabilité complète et permanente des marchandises. On calcule la trace carbone du port du Havre car ça va devenir un critère de sélection important pour choisir une escale. La SOGET emploie 100 salariés, des ingénieurs, des techniciens, des informaticiens et on développe nos systèmes maison. **On travaille en partenariat avec l'université du Havre.**

Et la dame de la SOGET de dire la phrase qui fait un peu froid dans le dos: **"Sans l'autorisation de notre système sécurisé, la marchandise ne sort pas du port du Havre"**. (On espère que les hackers russes n'auront pas la curiosité de nous lire...)

Et la concurrence? Comment fait-elle? A Anvers, c'est plus rustique (plus robuste?): ils utilisent un système de boîtes aux lettres pour transmettre les informations sensibles. A Rotterdam: ils font comme au Havre...

**Johann Fortier** représentant de la CGT Dockers prend la parole:

**Dans un document fédéral national corrigé en 2017, les dockers CGT réclament que tous les Grands Ports Maritimes français puissent travailler... de conserve! en utilisant les complémentarités et en évitant des concurrences frontales stériles (ex: Le Havre vs Dunkerque).**

Dans Haropa, la complémentarité entre Le Havre port pour les conteneurs et Rouen port pour les céréales est claire. **Mais il n'y a pas que les céréales à Rouen et pas que les conteneurs au Havre. Le trafic du port de Rouen ne doit donc pas baisser avec la gestion Haropa.** Il faut des règles du jeu identiques pour tout le monde! Il n'est pas normal que l'aide à la pince soit plus forte sur les sillons logistiques dits "européens" quitte à favoriser Anvers ou Rotterdam au détriment de nos ports! Car les Flamands et les Hollandais ont un conteneur d'avance sur les ports français: **il est possible d'aller vers une moyenne de 6000 boîtes manutentionnées par escale à condition que les règles du jeu soient les mêmes pour tout le monde.**

**Mais en France on perd beaucoup trop de temps** et l'ADN des ports c'est de ne pas perdre de temps. Entre le début et la fin du chantier de Port 2000, on a perdu beaucoup de temps en raison du désengagement financier de l'Etat central et pendant ce temps, la taille des navires est devenue gigantesque...

**Le port pourrait créer plus d'emplois: il y a 11% de chômage au Havre. C'est un vrai paradoxe (qui pose le problème de la formation et de la prise en charge des difficultés socio-scolaires).** Il faut créer des emplois qui permettent d'embaucher les locaux. La logistique peut créer beaucoup d'emplois sur le territoire de l'Axe Seine. Sauf que la logistique de la région parisienne est à l'Est et au Sud-Est tandis que les ports de l'Axe Seine sont à l'Ouest...

**Le maire de Raincy reprend la parole pour plaider l'idée de "créer une place portuaire parisienne au delà de Rouen et du Havre":** voilà un propos qui doit éveiller notre vigilance normande maritime...

**Christian Boulocher propose de fusionner les GPM de Rouen et du Havre au sein d'HAROPA pour en finir, une fois pour toutes, avec deux siècles de concurrences stériles...**

Il s'insurge aussi:

***"Pourquoi parler encore de relancer l'Axe Seine? Il faut avoir la culture de la gagne. Certes, la Hanse c'est quelque chose qu'on n'a pas ici mais nous avons, néanmoins, quelques raisons d'être positif car il y a une amélioration globale. La région Normandie (qui existe enfin, c'est nous qui précisons) fait tout ce qui est en son pouvoir: elle finance nos projets, elle investit dans notre avenir. On peut envisager maintenant des coopérations utiles entre HAROPA et Ports Normands Associés."***

Marie Attinault n'étant plus là, Christian Boulocher aborde directement le sujet du contournement Est de Rouen, heureusement financé par la région.

**Après ces satisfactions normandes, le maire du Raincy reprend la parole:**



**"Il faut se donner tous les moyens politiques pour faire réussir l'Axe Seine"...** Il ne croit pas si bien dire le bougre! Puis le maire du Raincy en parfait amateur de lapalissades nous propose de considérer enfin... l'eau **car pas d'Axe Seine sans... eau!** (Bon sang! Mais c'est bien sûr!) Qualité de l'eau, pollution de l'eau, impact du changement climatique sur les berges de la Seine.

**Et... transport fluvial des déblais des grands travaux souterrains du Grand Paris vers l'aval. L'aval? Mais où exactement? Le maire francilien est demeuré flou car la réalité de la Normandie dépotoir des déchets plus ou moins retraités du Grand Paris est précise!**

**Bernard Leroy**, président de la communauté d'agglomération Seine-Eure (Louviers- Val-de-Reuil) devait venir nous parler des plateformes logistiques en Normandie: pour des raisons logistiques personnelles, il n'était pas là...

**Marc Ligot**, PDG de Seine Solutions et qui est à l'origine de ce colloque, prend la parole:

**L'amont immédiat du port du Havre présente un gros potentiel foncier pour développer la logistique:** il y a 48 hectares disponibles sur le site de Port Jérôme avec un projet de 100000 m<sup>2</sup>. 160000m<sup>2</sup> sont même planifiés avec Seine Solutions et le groupe Panhard. **"Ramener au Havre les conteneurs qui transitent par Anvers, c'est mon boulot"** affirme Marc Ligot qui ne fait pas mystère de sa fibre normande. Car il y a un enjeu: les 20000 EVP du groupe Carrefour sont manutentionnés au Sud de Paris au Coudray-Montceaux. On pourrait les manutentionner près du port du Havre sur un site de 80000m<sup>2</sup> en créant 800 emplois.

**Michel Barrier**, un vieil observateur qui a vu beaucoup couler d'eau sous les ponts de la Seine, pose quelques questions essentielles:

**"Comment peut-on imaginer un développement portuaire sans poser la question des infrastructures terrestres?"**

**"Quand et où va-t-on réaliser ce qui manque? un franchissement sous fluvial ferroviaire!"**

Inutile de préciser que nous avons évoqué devant ce sage homme **la solution des caissons immergés** préconisée par notre ami et correspondant Michel Duval pour **franchir la Seine non pas à Rouen mais dans son estuaire**. Nous en avons aussi parlé, précédemment à la pause, en prenant à témoin le directeur de la rédaction de Paris-Normandie, intrigué par l'idée mais nous en avons aussi et surtout parlé devant Marie Attinault qui s'est immédiatement inquiétée du sort de la zone naturelle protégée de l'estuaire de la Seine alors qu'un tel projet aurait un impact minimal sur l'environnement...

**Encore deux autres questions de Monsieur Barrier, décidément bien impertinent...**

**"Comment développer des relations entre HAROPA et le cabotage dans la Manche?"** (question de la collaboration entre HAROPA et Ports Normands Associés dans le but de créer, à terme, un **système portuaire normand** cohérent)

Sans oublier la question qui tue:

**"Comment financer le développement d'HAROPA s'il n'y a pas de contractualisation entre l'Etat et les régions concernées?"** (réponse? Attendre que les prochaines élections présidentielles soient passées!)

**Le colloque touche à sa fin: les invités commencent à partir par grappes suivant en cela l'exemple de certaines personnalités politiques...**

**C'est le moment choisi par celui qui doit parler au nom de la région Normandie**, réunifiée depuis six ans et qui est, de fait, la seule bonne nouvelle d'importance dans cet enjeu de l'Axe Seine depuis dix ans qu'on en parle.

**C'est évident mais comme toutes les évidences, la Normandie, tel le nez au milieu de la figure, personne ne la voit... Et pourtant!**

**Jean-Baptiste Gastinne** prend la parole en tant que vice-président du conseil régional de Normandie en charge des transports.

Il commence par saluer l'initiative de ce colloque: *"sur l'Axe Seine, il y a eu beaucoup de colloques. Très institutionnels, parfois trop. Mais cette initiative nouvelle tranche avec les précédentes car elle vient du terrain des réalités économiques et sociales. Entrepreneurs, élus locaux et syndicalistes ensemble dans un colloque et cela se passe au Havre..."*

Puis il se lance: **"Dix ans après les premières initiatives d'Antoine Rufenacht, faut-il relancer l'Axe Seine ou non? Je ne sais pas."**

**Nous voilà bien avancé! Le représentant de la Normandie aurait pu dire qu'il y a eu la réunification normande et que c'est, concrètement, le seul moteur allumé pour faire avancer l'ambition de l'Axe Seine!**

Généralement, dans les discours officiels on parle de projets et d'axes... Jean-Baptiste Gastinne, en bon paroissien prudent de nos affaires normandes et havraises, préfère parler de piliers: ça fait plus robuste et c'est plus rassurant!

**Pilier 1: depuis le 1er juin 2021, il n'y a plus qu'une seule autorité portuaire, HAROPA dont le siège exécutif est au Havre.**

(Pilier 1 bis que l'on rajoute pour renforcer la structure proposé par M. Gastinne: **depuis le 1er janvier 2016, la Normandie est réunifiée** avec un seul conseil régional doté de moyens supplémentaires...)

**Pilier 2: Tout est financé par la région Normandie et l'Etat avec 1,4 milliards d'euros.** La chatière et les postes à quai 11 et 12 de Port 2000. Mais aussi en projet: **2,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts planifiés sur le foncier du port du Havre.** La ligne de fret ferroviaire **Serqueux-Gisors** fonctionne maintenant depuis plusieurs mois. Le dossier de la **LNPN** vit encore avec sa double composante fret et voyageurs. **Une ambition: le contournement Est-Nord-Est de Paris vers l'Allemagne via Tergnier** afin d'élargir l'hinterland du Havre: "j'en ai discuté avec Barbara Pompili" (bon courage!)

On note, en revanche, que Monsieur Gastinne -tropisme havrais- ignore la profondeur logistique de ce qui gît "outre l'eau" sur la rive gauche de l'estuaire: l'Axe Plantagenêt vers l'Espagne au moyen d'un franchissement ferroviaire dans l'estuaire, voilà encore une évidence qui lui échappe...

**Pilier 3: l'industrie. "Ce n'est plus ringard!"** Mais cela ne l'a jamais été en Normandie! Notamment l'énergie: l'hydrogène et les éoliennes... **Et le Nucléaire?** Sur l'énergie, J.B. Gastinne qui, d'ordinaire, a fort à faire avec Dame Pécesse sur les questions ferroviaires, estime que les régions Normandie et Ile-de-France ont plutôt des intérêts convergents. **Il faut donc coopérer** (Ben voyons!) **Cependant, les Parisiens doivent comprendre que le portuaire maritime c'est d'abord l'affaire des Normands.**

**Pilier 4: la recherche et l'enseignement supérieur** pour une logistique qualitative et la plus performante possible avec la création au Havre d'un **Institut de la logistique de l'Axe Seine.**

Enfin, quand vient le moment pour le nouveau préfet de s'exprimer pour la première fois en public, tout le monde comprend, dans le vaste espace d'entreposage du "Carré des docks", que l'heure de la logistique du retour vers ses pénates respectives a sonné...

**Le préfet Sanjuan a donc parlé...**

*"C'est ma première sortie. Je serai modeste devant tous les spécialistes du dossier. Je sais que François Philizot a beaucoup travaillé sur la question des plateformes logistiques pour exporter le sujet partout en France. J'étais adjoint au SGAR de la Haute-Normandie à l'époque de la création de Port 2000. A l'époque, la coopération voire la fusion entre les ports du Havre et de Rouen, c'était impensable! La bataille des ports se gagne à terre. (Oui oui! on sait, on est au courant!). Le fret ferroviaire est à 16%, le fluvial à 4% et la route à 80%, moyenne nationale. L'Axe Seine fait mieux que la moyenne nationale pour le fret fluvial (car la Seine est un fleuve navigable qui se jette dans la mer au Havre en Normandie: c'est nous qui précisons...) Ces dernières années, il y a eu beaucoup trop de sous-investissement (A qui la faute?): les infrastructures fluviales sont vieillissantes. Enfin, le foncier "dérivé" disponible reste modeste: il y a un gros travail à faire!"*

**Yakafokon!**

### 3) LA SOLUTION ? LA HANSE PORTUAIRE NORMANDE

Pour sortir de la stagnation portuaire et logistique il faudrait enfin lire correctement le mode d'emploi du système portuaire normand en créant et en laissant vivre une « Hanse portuaire et urbaine normande »...

Sans avoir à remonter à Aristote ou Saint Thomas d'Aquin, ce principe élémentaire de bon sens de la gestion locale responsable que l'on peut nommer "*subsidiarité*" ou principe non pas du "laissez-faire" mais du "*laissez-nous faire*", qui est pratiqué de façon continue dans les grandes villes portuaires du Nord de l'Europe depuis la Hanse des marchands du Nord et de la Baltique du XIIIe siècle jusqu'à aujourd'hui au point d'être la principale cause du succès de grands ports tels que Rotterdam, Anvers ou Hambourg où ce principe de gouvernance portuaire, autonome et local, tant du point de vue des collectivités territoriales directement concernées (conseil municipal, échevinage, lander...) que du point de vue des entreprises concernées (chambres de commerce, conseil d'armateurs, chargeurs, etc...) est tout sauf une sinécure, ce principe, donc, demeure totalement ignoré en France et pour cause!

Car s'il s'agissait de mettre, à nouveau, en oeuvre enfin ce principe ou mieux, **s'il s'agissait de lire enfin correctement le mode d'emploi et de fonctionnement de villes portuaires françaises autrefois florissantes**, pensons bien entendu à Rouen ou au Havre, lorsque des années 1820 aux années 1940 le développement portuaire s'est fait sous la conduite locale associant directement usagers et acteurs au sein des chambres de commerce, **c'est le pouvoir de la caste des haut-fonctionnaires qui prospèrent surtout à Paris qui ferait naufrage au lieu de nos grands ports maritimes...**

La transformation du GIE Haropa (GPM du Havre, Rouen associés au port fluvial de Paris depuis 2012) en autorité portuaire unique offrant ainsi un **nouveau grand et beau fromage à des haut-fonctionnaires de l'Etat trustant la majorité des places et des sièges ayant voix exécutive dans divers conseils où les acteurs et usagers de la réalité portuaire se trouvent relégués sur quelques strapontins "consultatifs"** le tout au sein d'une **pyramide compliquée générant des surcoûts de fonctionnement sous-estimés dans sa préfiguration** au point d'avoir à reporter ces surcoûts sur les tarifs des escales du port du Havre, est la **CARICATURE** de tout ce qu'il ne faut pas faire pour développer un réseau portuaire, **ce réseau portuaire normand qui demeure par sa position géographique et par l'ensemble de ses trafics le premier ensemble portuaire français en position d'être l'avant-port de l'Europe à l'entrée de la Manche, la mer la plus fréquentée du monde.**

Bref! A quand une "Hanse portuaire normande" réellement indépendante de l'Etat central parisien pour son fonctionnement et son développement?