

MISSION FOURNEYRON - REVET UN ENIEME RAPPORT POUR QUOI FAIRE ?

On connaît la formule « En France quand on veut enterrer un problème on crée une commission ». Concernant les rapports ,la formule peut être transposée de la façon suivante: « Quand le pouvoir politique ne veut pas s'attaquer à la résolution d'un problème il fait rédiger des rapports »

C'est ce qui vient de se passer avec la décision du gouvernement Valls (via le Ministre des Transports Vidalies) de désigner deux parlementaires afin qu'ils rédigent un rapport destiné à améliorer « l'attractivité portuaire » des ports de Rouen et du Havre . Concernant ces ports ce sont la Députée Fourneyron et le Sénateur Revet qui sont chargés de la rédaction de ce rapport.

Pour éviter des recherches inutiles aux deux parlementaires nous leur suggérons de consulter les nombreux rapports faits au cours des années récentes sur le même sujet. Voici en effet quelques uns de ces différents rapports qui aboutissent à un diagnostic identique concernant la problématique traitée comme il ressort des très courts extraits qui en proviennent :

-Rapport -« La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes »

Mars 2010 -Roland Blum- député-

« Le port du Havre est l'un des ports les plus en difficulté au niveau de la liaison ferroviaire avec son hinterland (...) Le réseau ferré en direction de la région parisienne est saturé (...) Cette situation nuit gravement à la compétitivité du port par rapport à ses concurrents » (p.30) (...) Durablement l'accès à Paris principal hinterland du port par l'artère Le Havre-Rouen sera difficile » (p. 55)

- « Rapport d'information sur la réforme portuaire » -Charles Revet – 6 Juillet 2011

Le constat suivant est fait par le Sénateur Revet (p.38) « La part du routier pour le transport des conteneurs est de 82 % pour le port du Havre alors que ce taux atteint seulement 64% à Hambourg et 59% à Rotterdam .La situation est dramatique aux Havre qui manque cruellement de dessertes massifiées (...) A Rouen la part du ferroviaire en pré et post acheminement atteignait 25% en 1998 ,elle a chuté à 9% aujourd'hui (...)Le port réclame à RFF (le gestionnaire et co-financeur d'infrastructures) la création d'une « route ferroviaire du blé » (p. 39)

-« Compétitivité des villes portuaires – Le cas de l'Axe-Seine (Le Havre – Rouen Paris- Caen) – Olaf Merk – O.C.D.E -2011

« Les parts de marché des ports maritimes de l' Axe-Seine (Le Havre ,Rouen et Caen) ont diminué dans le « range » Nord -Ouest de l'Europe (Anvers- Rotterdam -Hambourg etc...) de 2001 à 2010 . Plusieurs causes l'expliquent parmi lesquelles des liaisons limitées avec l'arrière pays par train et barges fluviales » (p.9) (...) Les ports de l'Axe-Seine sont situés dans une partie du monde disposant de grands ports maritimes hautement compétitifs comme Anvers et Rotterdam. Cette concurrence ne va faire qu'augmenter avec la finalisation du Canal Seine-Nord Europe... »

Ainsi concernant les ports du Havre et de Rouen ,le diagnostic est bien identifié et établi depuis de nombreuses années : ceux-ci sont très largement dépourvus de dessertes massifiées ferroviaires et fluviales ce qui les handicape lourdement face à leurs concurrents belges et néerlandais qui eux en disposent

Concernant ce diagnostic archiconnu souligné abondamment par les rapports précités un rapport supplémentaire ne servira à rien sinon à occuper les deux parlementaires pendant quelques mois.

La seule vraie question qui devrait se poser pour le pouvoir politique actuel n'est pas de faire rédiger un rapport de plus sur la question mais de mettre en œuvre des solutions pour résoudre le problème du défaut de dessertes massifiées dont sont victimes les ports normands par la réalisation d'infrastructures ferroviaires adaptées .
– En 2010 une chance historique a été offerte à la Normandie pour atteindre cet objectif : la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) dont l'initiative revenait au Président de la République de l'époque Nicolas Sarkozy .Cette ligne devait avoir des fonctionnalités « fret » de même que la liaison Serqueux-Gisors alternative à l'itinéraire historique (Le Havre-Rouen-Paris) . On sait que l'alternance politique de 2012 a stoppé ce projet par divers stratagèmes (par exemple prolongation de la durée des études préalables de la LNPN qui devaient se terminer en 2016 jusqu'en 2020, prolongation qui recule d'autant le démarrage des travaux) et par le manque de crédits étatiques pour les équipements ferroviaires normands .

Le bilan des gouvernements qui se succèdent depuis 2012 est dans ce domaine d'autant plus désastreux pour la Normandie que ces mêmes gouvernements ont, en un temps record (moins de 2 ans) trouvé les financements et accéléré les procédures pour une mise en chantier rapide du Canal Seine Nord Europe favorisant les ports de Anvers et de Rotterdam notamment au détriment des ports normands.

A un peu plus d'un an de l'échéance présidentielle de 2017 ,il s'agit pour le pouvoir de faire oublier auprès des Normands ce bilan accablant . La mission dévolue à Mme Fourneyron et à Mr Revet -parfaitement inutile sur le fond ainsi qu'on l'a vu précédemment – s'inscrit donc dans une stratégie de pure communication destinée à tenter de prouver que le gouvernement actuel en établissant un diagnostic sur le défaut d'attractivité des ports normands se prépare dans une deuxième étape à faire ce qu'il a été incapable de faire depuis 2012 à savoir mettre en œuvre une politique au service de la compétitivité des ports normands du Havre et de Rouen notamment-

**Union pour la Région normande
Caen le 10 Février 2016**

