

# Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française

Sous la présidence de Jacques Attali

Ce rapport attendu a pour objectif de forger une ambition française pour les prochaines années. La communauté maritime comptait sur cette «feuille de route» pour dessiner de nouveaux projets de développement. Fallait-il que la mer y ait sa place. Or la mer est oubliée dans ce rapport. Le maritime n'existe que par les ports... La mer française, la zone économique, n'est pas même évoquée. Le littoral et son économie sont ignorés. Le mot pêche n'existe que dans l'occurrence du verbe empêcher. Quant au câble sous-marin et à l'*offshore*, les prouesses de l'industrie nationale sont inconnues. Faut-il se consoler, l'aéronautique et le spatial sont tout aussi absents.

Ce travail d'experts est un produit parisien représentatif de l'absence de regard tourné vers le large de la nation paysanne. Son titre même avertit le lecteur de ne pas s'égarer. Le mot « libération » est-il pris selon le Robert dans le sens d'une « décharge d'une servitude, d'une obligation, d'une dette » ou bien dans celui d'une « délivrance d'une sujétion, d'un lien, d'un joug » ? Quelle serait alors cette servitude, quel serait alors ce joug sous l'empire desquels le pays vit dont il faudrait le « libérer » ?

Qu'est devenue la France maritime si elle ne brille pas assez pour être aperçue par une cohorte d'experts de haut niveau. L'Institut Français de la Mer n'en est-il pas en partie responsable ? Son action d'éclairage de la sphère maritime est-elle insuffisamment développée malgré le dynamisme de ses membres ? D'où une expertise, assurément de qualité, mais sans projection vers la mer : « La France dispose d'atouts exceptionnels... pour retrouver une croissance forte : la natalité la plus élevée d'Europe, un système d'éducation et de santé de haut niveau, des infrastructures modernes, des entreprises créatives, une vie intellectuelle et associative dynamique. Elle est la première destination touristique de la planète, le deuxième exportateur au monde de produits agricoles et agroalimentaires, le quatrième fournisseur de services. Ses équipements routiers, aéroportuaires, hospitaliers et de télécommunications comptent parmi les plus performants du monde. Certaines entreprises françaises sont parmi les premières mondiales ...dans des secteurs-clés pour l'avenir : aéronautique, nucléaire, pétrole, gaz, pharmacie, travaux publics, construction, banque, assurances, traitement de l'eau, téléphonie, services informatiques, agroalimentaire, esthétique, luxe, tourisme. »

*Un vœu, développer nos ports*

La presque île France n'a qu'un seul lien avec l'océan, ses ports. Certes, le jugement suivant ne peut qu'être salué : « Le renforcement de la croissance viendra de la capacité du pays à investir dans les secteurs porteurs. Un secteur est porteur quand son taux de croissance mondiale est particulièrement élevé et a vocation à le rester. Il ne s'agit pas là de l'intégralité d'un secteur comme on pouvait le définir, il y a 15 ou 20 ans, mais de gammes de produits sur lesquels se détermine la compétitivité internationale. Parmi les secteurs ayant le plus fort taux de croissance mondiale, on peut citer le numérique, la santé, les chantiers navals, l'environnement, les services financiers, l'aéronautique, l'agroalimentaire, la distribution, le tourisme, les transports, les services éducatifs, la construction et les services à la personne. » Mais quand sont énoncées « les révolutions à ne pas manquer », la construction navale disparaît de l'exercice. Alors même que son potentiel est des plus remarquables parce que la croissance (des seules constructions civiles) de 15 % en 2007 et attendue de 25 % en 2008 est le signe tangible d'un renouveau : « Parmi les nouveaux secteurs porteurs pour la France figurent le numérique, la santé, l'agro-industrie, l'énergie et l'environnement, la finance, les transports, le tourisme et les services à la personne. »

Quant aux réflexions sur les transports, elles concernent tous les modes, taxis compris sauf le maritime. Le seul point qui a sensibilisé la commission est la filière portuaire : « Le pays doit aussi se doter, grâce aux financements du secteur privé, de grandes infrastructures portuaires, aéronautiques et financières de taille mondiale, qui lui donneront les moyens de devenir une plaque tournante des échanges en Europe. » Cet objectif s'inscrit dans « l'ambition 2 : Participer pleinement à la croissance mondiale et devenir champion de la nouvelle croissance » d'où est issue la « décision fondamentale 6 : Mettre en place les infrastructures nécessaires (ports, aéroports et place financière) et accroître l'offre et la qualité du logement social » puis la « décision 106 : « Se doter de trois ports de taille européenne : Le Havre, Marseille et Nantes. »

Pas de forte croissance sans port puissant. Au cours de la dernière décennie, les modes de transport maritime ont connu une mutation majeure. Les vracs solides (minerais, charbon, céréales) et les vracs liquides (pétrole brut, produits raffinés, hydrocarbures gazeux, produits chimiques) sont toujours acheminés par des navires spécialisés. Les marchandises diverses sont en revanche de plus en plus transportées par conteneurs et les armateurs mettent en concurrence les grands ports européens au regard de différents critères.

La part de marché des ports maritimes français en Europe est passée de 20,5 % en 1989 à 17,5 % en 2004. Alors que le trafic de conteneurs a été multiplié par 3,2 depuis 1991 dans les autres ports européens, il n'a fait que doubler (2,2) en France. En 2005, Marseille et Le Havre sont classés respectivement aux 24<sup>e</sup> et 39<sup>e</sup> rangs des ports mondiaux en termes de volume du trafic. En 2005, pour la première fois depuis dix ans, le trafic de conteneurs au Havre a diminué de 3 %. La compétitivité du port du Havre est limitée par rapport à Rotterdam par un coût d'immobilisation du navire supérieur lié à la congestion du terminal, à la mauvaise organisation du travail, et à l'insuffisante productivité des opérations de déchargement et de manutention. Le port de Marseille

affiche une croissance de 2 % alors qu'elle atteint 49 % pour l'ensemble des ports de l'Europe du Sud depuis le début des années 1990. Il a perdu plus du tiers de sa part de marché entre 1990 et 2005. Le coût de la manutention à Marseille, supérieur d'un tiers à celui des deux ports méditerranéens de Gênes et Valence, et son poids dans le coût global (61 %) expliquent la totalité de la charge supplémentaire pesant sur l'armateur par rapport aux escales dans les ports concurrents.

En 2005, Le Havre et Marseille sont aux 36<sup>e</sup> et 70<sup>e</sup> rangs des ports à conteneurs dans le monde. Le projet « Port 2000 » a pour ambition de renforcer la position du port du Havre dans le club restreint des très grands ports européens pour les marchandises conteneurisées.

Marseille-Fos dispose pourtant d'une situation nautique privilégiée : pas de marée, houle rarement forte, accessibilité rapide au port, météorologie favorable.

Le Havre bénéficie aussi de conditions nautiques remarquables aux contraintes de dragage près : port maritime en eau profonde, l'entrée des plus grands porte-conteneurs de 14 mètres de tirant d'eau y est assurée 24 heures sur 24 en toute sécurité, et sans contrainte de franchissement d'écluse.

Plusieurs priorités s'imposent :

- Construire autour du Havre, de Marseille et de Nantes un réseau cohérent de transport multimodal permettant un traitement rapide des marchandises (zones de traitement massifiées, ferroutage, transport fluvial, pré et post-acheminement par des ports tiers). Se doter d'un schéma crédible et de long terme de mise à niveau des canaux en France.
- Regrouper les trois ports autonomes du Havre, de Rouen et de Paris autour d'un commandement unique, dont on aura compris qu'il devra être courageux : ces investissements dans les infrastructures n'auront d'effet que si, au préalable, la réforme des ports autonomes et l'unification du commandement de l'exploitation des terminaux ont été accomplies.
- Aider les ports autonomes publics à se concentrer sur leurs missions de capitainerie et d'aménagement de l'espace portuaire en les déchargeant d'activités commerciales qui pourront être transférées vers le privé.
- Distinguer mieux le conseil d'administration de chaque port autonome (dans lequel l'État doit pleinement assurer ses responsabilités) et un conseil portuaire consultatif où s'expriment les intérêts locaux.
- Unifier le commandement de l'exploitation en transférant au secteur privé la gestion des grues et des portiques, d'une façon adaptée aux besoins et à l'activité de chaque port, et avec des mesures d'accompagnement. »

Toutes ces propositions existent depuis longtemps. Il est bon de les rappeler. Toutefois certaines questions ne sont pas abordées : la place des chambres de commerce et d'industrie dans le dispositif ; l'aliénation du domaine public ; l'étude du marché portuaire français dans l'environnement concurrentiel européen.

L'accent est mis à juste titre sur l'intermodalité. Quand on observe la réussite des « modèles hanséatiques » (Anvers, Rotterdam, Hambourg notamment), elle vient du fait que leur hinterland leur permet de réexpédier les marchandises reçues qui ne sont pas transformées sur place à 75 % par voies de mer ou d'eau. Pour réaliser ce vœu,

il faut donc : « *Se doter d'un schéma crédible et de long terme de mise à niveau des canaux en France.* » Cette perspective consiste implicitement à abandonner l'inutile projet Seine-Nord (voie d'eau qui double la mer !) au profit de liaisons à grand gabarit entre la Seine et le Rhône, d'une part, et le réseau rhéno-danubien, d'autre part.

Pourquoi associer dans une même vocation de transit de la marchandise diverse, Nantes au Havre et à Marseille alors que l'on sait que la façade atlantique, plus éloignée que les autres du cœur de l'Europe, ne pourra pas rivaliser à conditions économiques inchangées avec les façades nord et sud sur ce marché. Pourquoi ignorer Dunkerque, peut-être le mieux placé des ports français non méditerranéens pour servir de « *plaque tournante [française] des échanges en Europe* » ? Pourquoi ne pas rechercher une place dans le paysage européen pour un *hub* à conteneurs français en position péninsulaire atlantique, faisant le pendant nord des *hubs* méditerranéens alors que notre pays dispose de deux rades en situation compétitive à Brest et à Cherbourg ? Pourquoi ne pas confirmer la vocation industrielle de la façade atlantique qui s'appuie sur le réseau d'infrastructures des ports de Nantes, de La Rochelle et de Bordeaux, quand chacun sait que la concrétisation de cette vocation est indispensable au rééquilibrage territorial du pays ?

L'absence de chiffrage conduit les rapporteurs à donner au facteur temps l'importance qu'on lui connaît dans l'enjeu de la modernisation de la filière portuaire : « *Certaines de ces réformes prendront des années à livrer leur plein effet sur la croissance, comme l'amélioration de la formation des assistantes maternelles... la réforme des ports... la création d'une Autorité de la concurrence.* »

La connaissance limitée de la problématique des transports international et transnational par les experts les a empêchés d'analyser la filière du transport maritime dans son ensemble depuis la construction du navire jusqu'à l'acheminement final de la marchandise, de proposer quelques mesures phares à commencer par une relance de la recherche navale appliquée. Les rapporteurs n'ont pas pris en considération les travaux récents entrepris au sein de la communauté maritime française à l'occasion des réunions du groupe Poséidon, des contributions de l'État et de l'IFM au Livre vert de la Commission européenne et des réflexions menées au sein du Cluster maritime français.

La politique maritime française de croissance ne peut s'appuyer sur ce document. C'est dommage ! Mais ce n'est pas aujourd'hui tant de rapports et de réflexions que celle-ci a besoin que d'action. L'IFM salue à ce titre les annonces de politique portuaire faites par le Premier ministre François Fillon le 14 janvier dernier<sup>1</sup> : « *Il faut impérativement que « la réforme passe », car elle est la clef indispensable vers l'essor que méritent nos ports, grands et moins grands, qui ne demandent qu'à se dynamiser et qui sont idéalement placés pour l'avenir (au bout de la péninsule Europe à l'ère où l'hinterland devient le continent tout entier). Il le faut aussi et surtout parce que c'est tout le pays qui en profitera économiquement et socialement, à commencer par les personnels, acteurs et clients portuaires eux-mêmes. Une seule condition : que toute la communauté maritime s'engage !* »

Bernard Dujardin

---

<sup>1</sup> Voir sur [ifmer.org](http://ifmer.org) le communiqué de presse commun de l'IFM, du CMF et du BP2S du 14 janvier 2008 : « La réforme des ports en route - Un enjeu d'envergure mondiale... »