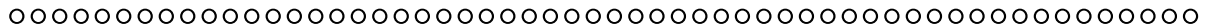




LA RÉGION et PORT 2000



N° 4 Avril 2009

PORT 2000 - HORIZON 2010

INFORMATIONS - POINTS de VUE - PISTES de REFLEXION

Éditorial

De grands travaux en achèvement.
Des réorganisations administratives.
Des personnels au statut professionnel en mutation.

Un trafic maritime ralenti, suite à la crise économique.

Voici de nombreux sujets d'information et de réflexions que les Missions ouvrières de Normandie et la Mission de la mer voudraient vous proposer avec ce 4^e petit bulletin.

Aujourd'hui, dans nos départements normands, des secteurs entiers sont touchés par des vagues de licenciements avec leur cortège de difficultés pour les familles, de climat d'insécurité, de craintes pour l'avenir. Les travailleurs paient lourdement la facture de la crise qui découle des errances et des trafics qui ont déstabilisé un système bancaire international axé sur la « financiarisation » au détriment de ses missions d'investissements pour le développement économique. Travailleurs de la terre, travailleurs de la mer, tous subissent la même mondialisation libérale.

La CMA/CGM, 3^e compagnie mondiale pour les conteneurs, ressent durement la baisse du trafic maritime avec la crise ; elle réajuste sa flotte en remettant sur le marché des bateaux affrétés. Ainsi, depuis le début de l'année, elle a déjà restitué 50 bateaux environ ; jusqu'à la fin de l'année, ce pourrait être 130 bateaux, arrivant en

fin de charte, risquant de subir le même sort, et beaucoup de marins de l'équipage au chômage.

Nos convictions humanistes de militants et nos références aux valeurs fondamentales de l'Évangile dénoncent et combattent ces politiques qui protègent les plus fortunés, mettent au chômage nombre de salariés, s'attaquent au pouvoir d'achat et à un régime de « protection sociale » basée sur les valeurs de solidarité.

Notre réflexion sur les réalités économiques et sociales de « Port 2000 » est née d'une volonté de



souligner l'importance à porter aux « milieux de travail ». Car le travail n'est pas un « job » occasionnel, aléatoire, précaire... Quelles que soient les mutations actuelles, il reste un élément social de la structuration de la personne humaine et

de ses possibilités à mettre en œuvre un projet de vie.

Le Concile Vatican II disait déjà dans son chapitre sur le développement économique : « *Le développement doit demeurer sous le contrôle de l'homme. Il ne doit pas être abandonné à la discrétion d'un petit nombre d'hommes ou de groupes jouissant d'une trop grande puissance économique, ni à celle de la communauté politique ou de quelques nations plus puissantes* » (Gaudium & Spes)

TRAVAUX et PROJETS EN COURS

La construction des infrastructures portuaires

La première phase des travaux terminés fin 2007 correspondait à 1400 mètres de quais, soit 4 postes d'amarrage pour porte-conteneurs. Les 2 postes à l'Est constituent le TERMINAL de France (TDF) exploité par la GENERALE de MANUTENTION PORTUAIRE (GMP). Les 2 postes à l'Ouest correspondent au TERMINAL PORTE OCEANE (TPO) exploité par PERIGault APM – TERMINAL.

Une seconde phase d'investissement se terminera fin octobre 2009, avec 2100 mètres de nouveaux quais, soit 6 postes pour des navires de 17 mètres de tirant d'eau au lieu de 14 mètres précédemment. Un poste sera concédé à GMP pour l'agrandissement du Terminal de France. Deux postes à l'ouest permettront de doubler les capacités du Terminal Porte Océane. Les trois postes restants seront attribués à l'Alliance Terminaux de Normandie-MSA. Cet armateur doit transférer ses installations du quai de Bougainville à Port 2000.

Une troisième phase d'investissements doit faire l'objet d'une enquête publique début 2009 pour la construction de deux autres postes sur 700 mètres de quais.

Le projet Port 2000 serait alors entièrement réalisé, soit 12 postes d'amarrage sur 4200 mètres de quais.

Les dessertes fluviales

Selon « Voies navigables de France » (VNF), 4400 tonnes de marchandises transportées par le fleuve équivaut à 176 camions ou 110 wagons SNCF... C'est dire l'intérêt de développer ce mode de transport qui, sans aménagement particulier de la Seine, pourrait déjà être triplé.

La création d'une écluse pour permettre l'accès de Port 2000 au canal de Tancarville devrait se réaliser dans les 4 ans. En décembre dernier, le contrat de plan Etat-Région a inscrit pour 200 millions le prolongement du grand canal maritime permettant l'extension des capacités portuaires et une liaison à la partie Est du canal de Tancarville.

Début octobre 2008, Laurent Castaing, nouveau directeur du Grand Port Maritime du Havre confirme le projet de l'élargissement ou du doublement de l'écluse François 1^{er}, pour assurer un service continu pour desservir la zone arrière du port qui s'étendra avec l'allongement du grand canal.

Le port de Rouen est fortement intéressé par diverses initiatives pour développer le trafic fluvial Seine-Région parisienne jusqu'à Montereau-Fault (Yonne) avec jonction au projet de canal Seine-Nord. D'autres avancent l'idée d'une future entité portuaire Le Havre-Rouen-Paris, à l'exemple des grands ports du Nord de l'Europe.

Les dessertes ferroviaires

Les travaux du nouveau viaduc de « La Brèque » à l'entrée ouest d'Harfleur ont pris du retard. Il s'agit de l'acheminement du trafic portuaire sur la ligne habituelle Le Havre-Paris dont les voyageurs connaissent de nombreuses difficultés de pannes techniques et de retards d'horaires.

Les restructurations de la SNCF ont permis aux ports maritimes du Havre et de Rouen de récupérer la propriété des voies ferrées sur les espaces portuaires, et d'ouvrir les trafics du fret aux opérateurs privés.

Le 31 août 2008 le Comité des Elus de l'Estuaire, réuni au Havre, évoque de grands projets, dont le franchissement de l'Estuaire pour le trafic ferroviaire par un tunnel ou un pont sur la Seine, en vue de réduire le trafic des camions. Le financement de cet ouvrage est encore approximatif « entre un et deux milliards d'euros ». Quel plan de

financement ? Quels acteurs économiques, quelles instances régionales seraient porteurs de ce projet avec la participation du « Réseau ferré de France », dans le cadre de ses responsabilités en Haute et Basse Normandie ?

TRANSPORT, LOGISTIQUE et FORMATIONS en NORMANDIE

Au Havre

La demande d'immobilier logistique n'a cessé de croître en 2008 : plus d'un demi-million de m² d'entrepôts logistiques sont programmés.

Sur le parc du Hode, le groupe « Prologis-Europe » étend sa présence sur 220 000 m². La société Cedelec, prestataire logistique de la chaîne d'hypermarché Leclerc loue un nouveau bâtiment de 25 000 m² pour activités de dégroupage et de livraison des entrepôts régionaux et magasins dans toute la France. D'autres locataires sont les sociétés Gefco (logisticien du groupe PSA-Citroën), Altadis, Schenken et XP-LOG.

Au parc du pont de Normandie, le groupe de promotion immobilier ALSEI accélère un vaste programme de 166 000 m² d'entrepôts. Déjà 46 000 sont loués par SD-LOG et le groupe havrais Vatinel-Heppner.

Un nouveau parc est créé à quelques kilomètres du Havre, à Etainhus pour le compte de la société américaine AMB, soit 28 000 m².

Au port de Rouen

À Honfleur, le port investit dans de nouveaux hangars pour dispatcher une partie du trafic arrivant du Havre par le pont de Normandie. Un projet de « service rapide » est en cours, avec transport sur barges, de conteneurs en provenance du Havre, pour dépoter à Honfleur en vue d'un acheminement vers Gennevilliers.

Le chenal de la Seine doit être approfondi et doit développer le transport fluvial vers la région parisienne. La papeterie Chapelle Darblay a investi 3 millions d'euros pour le transport sur barge de papiers neufs et recyclés vers le port de Gennevilliers : 113 000 tonnes annuelles.

Dans l'Eure

L'Eure connaît deux pôles de développement en matière de zones logistiques, dans la foulée de Port 2000. C'est d'abord le Nord-Ouest du département, en bordure de l'A13 et au carrefour

autoroutier A13/A28. Plusieurs sites se développent. Parmi les plus importants : la zone d'activités de Quicamgrogne (35 hectares) à Bourg-Achard qui a déjà créé 300 emplois et prévoit de les augmenter progressivement. Celle de Beuzeville (la carrellerie) de 52 hectares, et Le Torpt (175 hectares). Le parc d'activités du Roumois de 55 hectares qui regroupe 65 communes, et s'affirme comme pôle de compétitivité logistique.

L'autre pôle en projet de développement est une zone logistique multimodale (rail, fleuve, route) de Pitres-Le Manoir. 160 hectares entre Oissel (carrefour des vaches) jusqu'à Pitres-Le Manoir. Cette plate-forme serait la porte d'entrée du canal Seine-Nord reliant les ports du Havre, Rouen à Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam.

L'ouverture à la Basse-Normandie

Fin 2007 s'est créée la Fédération des clubs logistiques de Basse-Normandie. Cette région semble excentrée par rapport aux marchés internationaux, mais elle dispose de ports importants : Cherbourg, Caen-Ouistreham, et de tout un maillage de villes susceptibles de devenir des nœuds logistiques importants : Cherbourg, Saint-Lô, Argentan, Sées, Alençon, Lisieux, Avranches...

Le développement des axes de transport : l'A13, l'autoroute des estuaires, l'A28 Rouen-Alençon-Le Mans, le futur raccordement de la RN 13 avec l'A84, un bon réseau de routes

Portiques à l'œuvre sur un port conteneurs



secondaires créent un maillage favorable à l'implantation de zones logistiques. Caen occupe la place centrale avec quatre zones dans l'agglomération. Une autre est en cours d'aménagement : le parc d'activités Calvados-Honfleur, de 130 hectares dont 40 hectares pour la logistique. 3 000 emplois devraient être créés, dont 700 dans la logistique ; les premiers emplois seront effectifs fin 2009.

D'autre part, une plate-forme multimodale (rail-route) est également envisagée à Mézidon-Canon. Au carrefour des lignes Paris-Cherbourg et Rouen-Tours, Mézidon-Canon est, en Normandie, le principal nœud ferroviaire permettant de contourner l'Île-de-France pour desservir le sud de l'Europe. Les terrains disponibles à 20 ou 30 kilomètres du Havre seront vite épuisés et Mézidon-Canon se situe à un endroit particulièrement intéressant qui est renforcé par d'importants travaux routiers de raccordement. Le site dispose de 1 200 hectares de foncier disponible. Dans un premier temps, 20 à 30 hectares seront aménagés.

Dans la Manche, le club logistique Manche est né en avril dernier pour favoriser l'essor de la filière, promouvoir l'offre régionale et optimiser les compétences professionnelles. La région d'Avranches et le sud Manche, à proximité de l'A84, saisissent ce créneau pour le développement économique de la région...

L'Orne est reliée à Port 2000 par l'A28, ainsi qu'à la logistique de distribution pour l'ensemble du grand ouest au nord d'Alençon, par la triple desserte A28-A88-RN12. À Alençon, le groupe Prologis a acquis 45 000 m² de terrain et 18 600 m² de bâtiments sont opérationnels cette année.

Il est vrai que, fin 2008, compte-tenu des terminaux en service à Port 2000, la zone d'influence économique du trafic est surtout

sensible en Basse-Normandie dans un rayon de 100 kilomètres, autour de trois ou quatre pôles de développement (Caen, Honfleur-Lisieux, Alençon). Mais la mise en service de nouveaux quais va créer des besoins nouveaux de stockage et de traitement des marchandises.

Les formations

Les métiers de la logistique regroupent la manutention, les transports et leur organisation, ainsi que le conditionnement des marchandises. Cela entraîne des postes de travail très variés : logisticien, agent qualifié de maintenance, routeur, préparateur de commande, analyste logistique, cariste, magasinier, etc. La polyvalence est souvent exigée.

Les formations pour assurer les métiers du transport et de la logistique sont multiples. En Normandie, on en recense 245, assurées par une cinquantaine de centres, dont 115 formations « cycle métier » et 79 formations complémentaires. Elles préparent à 59 métiers. Dans le secondaire, les différentes formations CAP, BEP, Bac pro peuvent être suivies dans la région.

Dans le supérieur, l'I.S.E.L. au Havre forme des ingénieurs en logistique. Le groupe F.I.M. à Saint-Lô forme des logisticiens pour l'agro-alimentaire. CIRTAI, à l'Université du Havre dispense des formations pour les transports et les affaires internationales.

L'école de management de Normandie à Caen et au Havre, avec une antenne à Deauville, forme aux métiers de la logistique et du management, avec un pôle de recherche « management international ». L'IAE de CAEN dispense une formation pour le Master de gestion de production et logistique.



Port 2000 : La réforme portuaire

Dans le cadre de la réforme des ports français, la loi du 4 juillet 2008 a prévu que les Ports autonomes deviennent des Grands Ports Maritimes (GPM). L'exploitation et la maintenance des outillages ne doivent plus être assurées par le port mais par des sociétés autres.

Le principe de la Loi

L'accord cadre signé le 30 octobre 2008 par les organisations syndicales régit le problème des effectifs et de la manière dont les personnels vont quitter les GPM.

En ce qui concerne « le détachement » des conducteurs d'engins et de la maintenance chez les opérateurs de manutention, l'accord prévoit une possibilité de retour dans l'établissement public pour convenance personnelle dans un délai ne pouvant excéder 3 ans. Ce retour est soumis à la double acceptation : celle de l'employeur et celle du GPM.

Les mêmes conditions s'appliqueront pour les personnels qui seront transférés dans des filiales des GPM pour effectuer la maintenance lourde. La loi prévoit en effet la possibilité de création de ces filiales.

En cas de licenciement pour motif économique, et ce pendant une durée de 14 ans, l'agent licencié pourra réintégrer le GPM.

Les garanties prévues dans l'accord cadre doivent être complétées localement pour tenir compte des conditions actuelles de chaque GPM (les avantages sociaux étant différents selon les ports).

La loi a créé des nouveaux organes de gouvernance qui ressemblent à ceux des grands groupes privés. Il y a un directoire dont le président est le directeur général, un conseil de surveillance de 17 membres dont 3 représentant le personnel et un conseil de développement.

En ce qui concerne l'avenir des ports, chaque établissement doit proposer un projet stratégique consistant à écrire la manière dont l'application de la réforme sera faite localement. Ce projet, avant le vote en conseil de surveillance, doit être accompagné de l'avis des organisations syndicales.

Où en est-on aujourd'hui ?

Le conseil de surveillance a été créé et les représentants du personnel seront élus le 16 avril. Le président de ce conseil est Monsieur Fournier, ex-patron de la réparation navale.

Le conseil de développement est constitué et s'est réuni fin février.

La Direction a proposé au conseil de développement un projet stratégique. Celui-ci prévoit la cession des outillages, les nouvelles missions axées sur le régalién, les missions d'aménageur du territoire. Il prévoit aussi de transférer la maintenance des ouvrages mobiles (ponts et écluses) alors que la loi ne l'exige pas et ne l'évoque pas. Au contraire, l'exploitation de ces ouvrages reste bien du domaine public. Par contre, la répartition de l'effectif laisse apparaître un sureffectif de 80 à 90 personnes. Les organisations syndicales ont déjà réagi.

La crise dans la réforme

Ce n'est pas un leurre mais la crise touche effectivement le commerce mondial et le transport maritime. Au 8 mars 2009, l'activité conteneur est inférieure de 24 % à celle de l'an passé. Le nombre d'escales n'a pas évolué mais il y a moins de boîtes à décharger.

De plus, les manutentionnaires, dans le cadre de la réforme, prendront des conducteurs mais uniquement selon leur besoin. Du fait de la baisse d'activité, ils auront besoin de moins de personnes que prévu auparavant. Le personnel non affecté restera donc GPM et à la charge de l'établissement public (sans travail en retour).

La crise risque donc d'aggraver sérieusement les conséquences de la réforme sur les personnels des GPM et sur les finances de l'établissement.

PRIVATISATION et CONCURRENCE

Les travailleurs pris entre le marteau et l'enclume

En consultant le site du Grand Port maritime du Havre, voici ce qui est dit du but de la réforme portuaire :

- recentrer les missions des autorités portuaires sur les activités régaliennes : sécurité, sûreté et police portuaires ;
- assurer les fonctions d'aménageur du domaine portuaire.

Aménager le domaine portuaire, en construisant de nouveaux terminaux comme Port 2000. Les quais sont du domaine public, comme les routes, les canaux, les écluses, les voies ferrées.

L'exploitation est remise au privé.

Dans le monde, les ports sont exploités par d'importantes compagnies privées. Cinq très grosses compagnies dirigent les principaux terminaux à

conteneurs dans le monde. Ces compagnies manutentionnent 335 millions de conteneurs (EVP : équivalent vingt pieds, unité de mesure des conteneurs) ! Le trafic du port du Havre est de 2,6 millions !

Les manutentionnaires de la place Havraise ne pèsent pas bien lourd. Dans la liste des principaux manutentionnaires mondiaux, les gros armements sont présents. Ainsi derrière la GMP, c'est la CMA/CGM, 3^e compagnie mondiale pour les conteneurs, et... Dubaï Port World ! Perrigault est l'opérateur du Terminal de la Porte Océane, avec... APM terminals, c'est-à-dire Maersk (1^{ère} compagnie mondiale) ! Dans quelques mois, MSC aura son terminal à Port 2000, opéré par TN (Terminaux de Normandie) avec MSC !

Les grandes compagnies mondiales de conteneurs sont donc très présentes ; elles cherchent de plus en plus à opérer elles-mêmes, et à contrôler les manutentionnaires. Le but est d'être entièrement sûr des

opérations commerciales et d'en avoir l'entière maîtrise.

Aussi, dans ce contexte très libéral, qu'une partie du personnel puisse échapper à la maîtrise complète de tout le processus des opérations commerciales faisait désordre et posait problème. C'était le maillon faible à éliminer, capable de causer des troubles, le grain de sable risquant d'enrayer la machine bien huilée.

La France va rentrer dans le rang de la libéralisation libérale ; les portiqueurs, les

personnels de maintenance, et autres outilleurs, vont passer au privé.

C'en est fini de l'exception française. La privatisation est un vaste mouvement. Elle s'accompagne de grandes manœuvres de mise en concurrence dans certaines activités : le remorquage et le ferroviaire,

par exemple.

Cela n'est pas sans poser des questions :

- Un port demande d'énormes investissements ; la grande partie de l'argent investi, dans les espaces, les routes, les voies ferrées... est public, venant de l'état, des régions. Les compagnies savent monnayer leur engagement à fréquenter le port. Quelles sont les contreparties ? Quel est le droit de regard ? Qui contrôle ?
- Quand la concurrence se fait vive entre 2 compagnies, c'est celle qui fera le plus fort « dumping social » qui finira par imposer sa loi et son tempo : voir ce qui s'est passé entre les compagnies de remorquage, la SNRH, nouvelle venue, avec des normes sociales moindres, et Boluda, ne pouvant pas faire face, licenciant du personnel. Comment



protège-t-on les salariés contre la déréglementation et la dérégulation ?

- Ce n'était certainement pas satisfaisant pour les manutentionnaires de ne pas avoir toute la maîtrise des opérations commerciales ; il fallait revenir là-dessus, et corriger certainement. Pour autant, la méthode pour le faire ne fut pas exemplaire, le port y perdant du trafic et le personnel y perdant de la sécurité, notamment dans un moment de crise. Comment concilier intérêts économiques et impératifs sociaux ?

Voici ce qu'on peut lire dans la présentation d'un texte de la commission sociale de

l'épiscopat français, paru en juillet 2005, encore d'actualité aujourd'hui, et qui répond bien aux questions posées ci-dessus :

« Le rapport de forces entre le pouvoir de l'argent et le travail a été transformé par la mondialisation de l'économie ; le nouveau paysage des relations entre les nations a modifié le jeu d'équilibres entre les forces patronales, syndicales et politiques. C'est précisément de cela qu'il convient de débattre. Une société qui n'aurait plus de contrepouvoir courrait le risque de n'être plus au service de tous, de n'être plus démocratique. »

Port 2000 : regards de croyants

Depuis une petite dizaine d'années, nous cheminons avec le groupe « Port 2000 », initié à cette époque, par les Prêtres-ouvriers de la région et pris en compte rapidement par les Missions ouvrières de Normandie et la Mission de la Mer de la région Nord.

Pendant tout ce temps, à raison de 5 à 6 rencontres par an, nous avons cherché à saisir les enjeux qui se dessinaient dans cette réalité nouvelle, pour le bassin d'emploi du Havre et pour la région. Nous l'avons fait avec nos yeux de travailleurs et de militants, et avec les yeux de la Mission Ouvrière, c'est-à-dire en étant fidèles à nos convictions et à l'Église qui nous a envoyés pour être témoins de l'Évangile en monde ouvrier. Nous étions là devant une réalité nouvelle, diversifiée, ouverte sur le monde et sur l'avenir.

Comme nous l'indiquions dans un de nos derniers bulletins d'information, nous avons vu dans cette réalité nouvelle une chance pour l'emploi, mais aussi une grande porte ouverte au libéralisme économique et financier : la réforme portuaire en cours en est un exemple.

L'état des réalisations le montre : avec l'extension des travaux pour les nouveaux postes à quai, les décisions pour prolonger le Grand Canal, la jonction par une écluse fluviale avec le canal de Tancarville, les travaux de liaison ferroviaire et fluviale,... un grand bassin d'emplois pour Le Havre et la région Normandie est en train de naître.

Donner un signe collectif fort et durable

Nos Églises prennent-elles bien la mesure de ce qui est en train de surgir ? Nous aurions souhaité que les Eglises diocésaines de Normandie prennent à bras le corps ces nouvelles réalités et unissent leurs efforts et leurs moyens pour donner un signe collectif fort et durable aux « travailleurs de Port 2000 », témoignant que leurs vies ont du prix aux yeux de Dieu. Il faut reconnaître que jusqu'ici, nos appels n'ont pas rencontré beaucoup d'écho, mais nous gardons espoir.

Dans notre cheminement, notre regard de croyants s'est arrêté sur les paraboles du Royaume qui nous invitent à lire les signes de ce qui naît au milieu des hommes. Par Jésus, le monde nouveau de Dieu s'est approché de nous, à travers cette promesse de vie et cette alliance d'amour qu'il a incarnées parmi nous, vécues jusqu'au don de sa vie. De cela, nous sommes témoins à notre tour, au milieu des hommes.

Dans la relecture de ce que nous avons découvert au fil des années avec les hommes et les femmes qui travaillent dans les réalités de Port 2000 et tous ceux qui œuvrent, à différents niveaux, à son

développement et son « humanisation », il nous semble que nous avons timidement saisi comme un « souffle » qui nous dit quelque chose du « Royaume ». Nous avons accueilli ce « monde nouveau » annoncé par Jésus, qui s'est un peu approché. Nous vous en livrons quelques aspects :

- Nous avons été frappés que la démarche de la quasi-totalité des acteurs économiques, politiques, culturels, de la région portent **le souci que Port 2000 profite à l'ensemble de la région Normandie** : développement du secteur autoroutier, du rail et des voies fluviales ; plate-formes logistiques ; développement des formations et collaborations universitaires, offres d'emplois, nouvelles relations de complémentarité avec les autres ports normands... Ce sens de l'intérêt général, même s'il n'est pas à la hauteur de ce qui est souhaité, trouve des résonances dans notre Foi de croyants.
- Dans la réforme portuaire, **nous avons vu des travailleurs réagir face aux projets dans lesquels ils perdent leur statut social**. Nous les avons vu refuser toute décision unilatérale, prise d'en haut, et imposer la concertation, le respect, avec les organisations syndicales qu'ils se sont données.
- **Sur les bateaux qui font escale, nous avons vu les marins s'organiser** pour faire adopter en 2006 par l'OIT/BIT de Genève une convention du travail maritime, qui cherche à limiter les effets de la concurrence sauvage et de dumping social, en améliorant substantiellement les droits des marins. Cette convention est en train d'être ratifiée par les Etats.
- Dans les ports comme au Havre et ailleurs, **il n'y a pas de frontières à l'accueil des marins** où certains d'entre nous sont présents. Les équipages sont multinationaux. L'accent est mis sur l'universalité. Le brassage culturel, religieux est naturel, car, à bord, les marins apprennent à vivre ensemble, à se respecter dans leurs différences. Ce brassage des hommes et des cultures construit quelque chose de nouveau dans l'homme, qui le fait grandir.



Au seamen's club 1 - le change

- Nous avons été **témoins des multiples efforts et des moyens très importants qui ont été mis en œuvre pour préserver l'environnement** et répondre aux impératifs écologiques. Cette prise de conscience que l'homme et son environnement sont indissociables est le fruit de nombreux combats d'hommes et de femmes qui refusent que la mer et la terre se transforment en poubelle géante. La création « gémit » de ce que nous lui avons fait subir. À Port 2000, comme dans beaucoup d'autres endroits du monde, il est possible d'inverser le cours des choses.

Voilà simplement quelques éléments de notre regard de croyants que nous souhaitons vous partager. Ce regard n'est pas exhaustif, car les réalités de Port 2000 sont vastes, diverses, évolutives. Ce regard s'enracine dans les paraboles du Royaume. Celle du levain dans la pâte comme celle du grain de sénevé. Il nourrit notre prière et nous invite à l'Espérance, et nous nous surprenons quelquefois à nous dire comme Jacob : « *Dieu était là, et je ne le savais pas* ».

Ce regard nous incite à continuer à cheminer avec les Missions ouvrières de Normandie, avec la Mission de la mer, avec les Églises diocésaines, pour chercher les chemins d'annonce de l'Évangile à tous ces hommes et femmes dont nous reconnaissons parmi eux des traces du Royaume. Notre présence et notre action attestent déjà que l'Évangile peut se donner à voir au milieu de ce peuple.

Ce bulletin est réalisé par un groupe de travail des **Missions ouvrières de Normandie et de la Mission de la mer** composé de Marius Bastide, Claude Chappelin, Jean-Marie Hélicher, Vincent Leduc, Pierre Niobey, Guy Pasquier.

Contacts : Vincent Leduc 06 70 11 65 18 ou Pierre Niobey 02 32 28 87 42 pierre.niobey@wanadoo.fr