

## TABLE-RONDE SUR LA RECHERCHE MARITIME ET PORTUAIRE

Port Center, Le Havre, le 24 novembre 2021

Nathan Gouin - Ingénieur de recherche - GIS ILIVS

### Participants :

- Préfet **Pascal Sanjuan**, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine
- **Arnaud Lalo**, responsable des opérations auprès du directeur général délégué à la science, CNRS
- **Cédric Virciglio**, Directeur du pilotage stratégique à HAROPA

- **Julien Fernandez**, Chef du bureau de la stratégie et du développement portuaires à la DGITM

- **Robin Poté**, Directeur de Circoë, VP en charge de l'innovation à Logistique Seine Normandie

- **Hubert Dejean de la Bâtie**, Maire de Saint-Adresse, VP Région Normandie et VP Le Havre Seine-Métropole

### Introduction par le président de l'Université du Havre, Pedro Lages dos Santos

Cette table ronde sur la recherche portuaire participe au programme de la conférence International Conference on Smart Corridors and Logistics, première conférence organisée par le Groupement d'Intérêt Scientifique Institut pour une Logistique Intelligente en Vallée de Seine (ILIVS). Organisée au Port Center, lieu pertinent pour la médiation entre acteurs au sein de l'environnement industrialo-portuaire du Havre, cette table-ronde permet la restitution en avant-première, par Arnaud Serry, du livre blanc sur la recherche portuaire commandé par le CNRS et la DGITM. L'objectif des échanges vise à montrer comment la recherche peut être une source de valeur ajoutée pour les communautés portuaires et de proposer des pistes pour organiser les relations entre les chercheurs.es, les enseignant.e.s-chercheurs.es et les communautés portuaires.

### Restitution du livre blanc sur la recherche portuaire, par Arnaud Serry

Le livre blanc a été initié par la DGITM, dans le cadre de la stratégie nationale portuaire, et porté par le CNRS. Après la définition d'un

groupe de travail d'une quinzaine de chercheurs ayant le port comme objet de recherche, des enquêtes plus larges auprès de la communauté des chercheurs et des acteurs socio-économiques ont permis d'aboutir à ce travail de recensement des chercheurs, préalable à une structuration approfondie de cette communauté. Cette initiative s'inscrit plus largement au sein du GDR OMER, porté par le CNRS et installé officiellement depuis janvier 2021. L'objectif à long terme est de pallier au relatif manque de visibilité des chercheurs, auprès de la communauté scientifique internationale et auprès des acteurs socio-économiques, avec lesquels il est nécessaire de co-construire l'agenda de recherche (figure 1).

Le livre blanc a mis en lumière que les chercheurs travaillant sur l'objet portuaire, de près ou de loin, sont relativement nombreux (environ 160 en France). La recherche portuaire est surtout réalisée par des chercheurs en sciences sociales, et de façon plus secondaire par des chercheurs pour qui le port constitue un objet applicatif (figure 2). Ces chercheurs sont dispersés géographiquement dans différents laboratoires, dont d'ailleurs aucun en France n'est spécialisé sur les questions portuaires. Pour arriver à davantage structurer la recherche portuaire française, répondre aux appels à projets et animer la communauté, la question des moyens

humains et financiers se pose. Ce livre blanc est ainsi un premier jalon, en attendant la définition à moyen terme d'une feuille de route au sein du GDR OMER.

### **Table-ronde, animée par Antoine Frémont**

#### ***Les constats : rapprocher les mondes de la recherche et des milieux socio-économiques***

Après cette restitution, les intervenants ont présenté leurs grands enjeux et leurs besoins en termes de recherche (portuaire) pour y répondre. Avant cela, plusieurs d'entre eux ont souligné qu'ils ont depuis un moment conscience des besoins en recherche maritime et portuaire.

Ainsi, la délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine (DIDVS) dirigée par le préfet Pascal Sanjuan a financé différents projets scientifiques GIS TRAFIS, projet Catalyse, Flux en Seine) et a financé le poste d'ingénieur de recherche du GIS ILIVS, organisateur de cette table-ronde et pour lequel son prédécesseur le préfet François Philizot avait beaucoup milité afin de répondre au besoin de structuration à l'échelle du corridor, pour combler une lacune par rapport aux ports du Range Nord.

De même, l'entreprise Circoë dirigée par Robin Poté (également vice-président en charge de l'innovation chez Logistique Seine Normandie), fait depuis des années le lien entre les enjeux des entreprises et les compétences dans

le milieu de la recherche. Les risques associés à ces initiatives doivent être compris par les acteurs socio-économiques, car les recherches n'aboutissent pas forcément à des résultats probants. Ce risque est toutefois allégé par les financements offerts par le secteur public, comme ceux de la Région Normandie, représentée par Hubert Dejean de la Bâtie, qui consacrera 1,5 millions € pour la recherche en 2022. Ces financements régionaux sont surtout orientés vers de la recherche appliquée, y compris autour de la question portuaire, qui est une compétence régionale.

Néanmoins, ces efforts ne sont pas suffisants pour le moment. Comme l'a souligné Cédric Vircioglio (Haropa), le lien entre les ports français et le milieu de la recherche demeure faible, contrairement aux ports du Range Nord où la structuration de la recherche est différente, ce qui pourrait expliquer partiellement le décrochage des ports français. Ces derniers souffrent notamment d'un manque de personnels travaillant sur des sujets liés à la recherche en interne et d'un manque d'esprit collaboratif.

Pour Arnaud Lalo (CNRS), il est donc important de faire la jonction entre ces deux mondes. D'une part, il est important pour les chercheurs que les questions posées par les acteurs socio-économiques soient intéressantes sur le plan scientifique, que l'accès aux données soit facilité et que les chercheurs soient davantage invités à observer concrètement le fonctionnement des ports (par exemple en assistant aux instances de gouvernance). D'autre

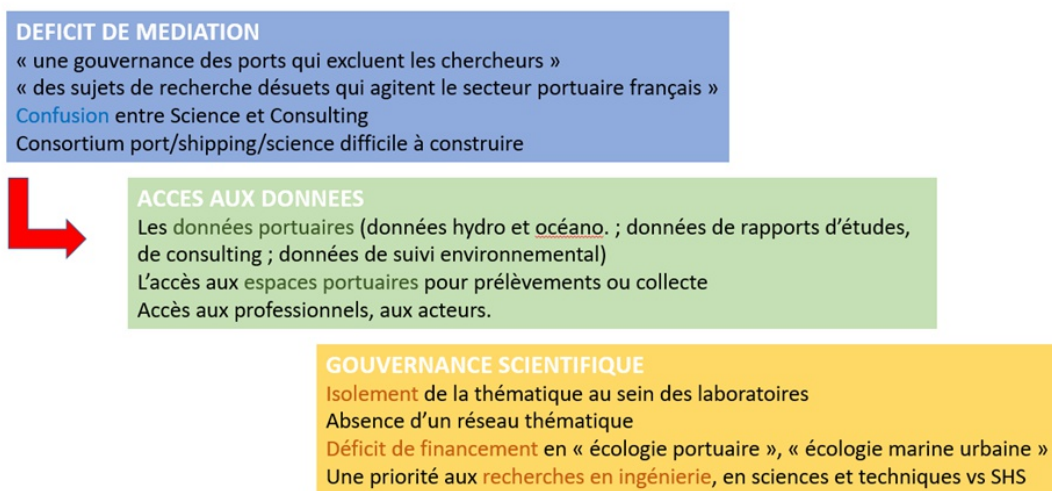


Figure 1 : Recherche portuaire et ports : des liens à resserrer. Source : Livre Blanc sur la recherche portuaire

part, il est important que les projets de recherche intègrent dès les phases initiales les acteurs socio-économiques et qu'ils soient agencés en fonction de leurs intérêts également. Les thèses CIFRE constituent ainsi un bon exemple de partenariats utiles et permettant de développer les liens.

### ***Les enjeux pour la recherche portuaire***

Concernant les enjeux, les intervenants ont présenté plusieurs thématiques majeures pour lesquelles ils ressentent le besoin d'un apport de la communauté de la recherche portuaire.

#### *La transition écologique*

Le premier sujet majeur est celui de la transition écologique et du changement climatique. Pour Cédric Virciglio (Haropa), ce changement de paradigme nécessite d'avoir des éclairages pour en comprendre toutes les implications et de développer des outils intégrés pour évaluer l'adaptation des opérateurs à ces nouvelles injonctions, par exemple des outils pour évaluer précisément les émissions des navires.

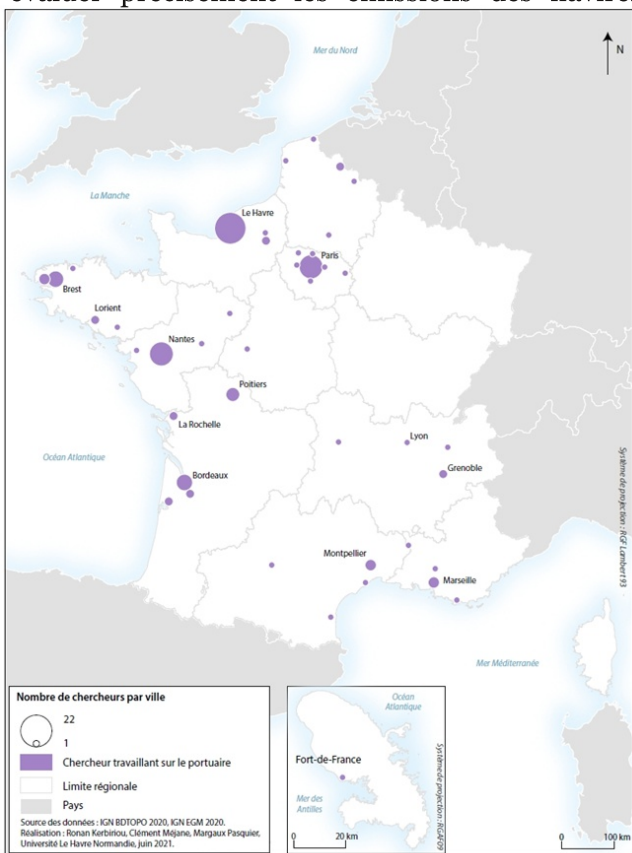


Figure 2 : Nombre de chercheurs travaillant sur le portuaire par ville. Source : Livre Blanc sur la recherche portuaire.

Robin Poté a quant à lui souligné que les chercheurs peuvent aider les entreprises dans la mise en place et l'évaluation de nouveaux cahiers des charges adaptés aux mesures réglementaires telles que « fit for 55 » qui induit des sujets juridiques à traiter (par exemple pour apporter la preuve d'une réduction du bilan carbone).

La recherche peut également aider à évaluer l'opportunité de développer de nouvelles lignes ferroviaires ou fluviales en lien avec l'hinterland. Enfin, en lien avec la transition du modèle énergétique, Julien Fernandez (DGITM) souligne que les chercheurs peuvent permettre d'éclairer la décision quant aux possibilités d'implanter de nouvelles activités et d'envisager les ports comme des relais de croissance, même si le livre blanc a révélé un manque de chercheurs travaillant pour l'heure sur ces questions. Hubert Dejean de la bâtie (région Normandie) a également souligné l'importance d'intégrer les questions environnementales de long terme, comme les besoins en eau entraînés par le changement climatique, aux projets d'infrastructures fortement consommateurs comme le Canal Seine Nord.

#### *La performance économique*

Le deuxième sujet d'importance est celui de la performance économique. Pour Julien Fernandez, il y a notamment besoin des apports de la recherche pour évaluer cette performance et choisir les bons indicateurs, en lien avec l'Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques. L'analyse du lien entre le port et les territoires est également à creuser, notamment autour de la valeur ajoutée des ports et de sa quantification. Robin Poté qualifie quant à lui un des enjeux par l'expression de « fluidité compétitive ». En effet, la Covid a bouleversé le commerce international (conteneurs vides, décalage d'escales) et entraîné une augmentation de la taille des grosses escales, ce qui induit des enjeux de fluidification pour ne pas saturer les terminaux, et donc des questions de dimensionnement et d'optimisation auxquelles les modèles mathématiques peuvent par exemple contribuer.

#### *La transition numérique*



Enfin, pour Julien Fernandez, le monde de la recherche permettra aux acteurs de mieux comprendre les enjeux de la transition numérique, notamment concernant l'intelligence artificielle, l'automatisation et la cybersécurité. Cette transition a également des impacts sur les emplois du secteur logistique qu'il conviendra d'évaluer, notamment en lien avec le futur campus des métiers de la logistique, mis en place à partir de 2022 au Havre, comme l'a annoncé le préfet Pascal Sanjuan.

Certains keynote speakers (Laurent Livolsi et Francesco Parola) invités à la conférence Icoscal21 ont également indiqué à partir de leurs expériences respectives (Axe Méditerranée Rhône Saône et port de Gênes) que les chercheurs étaient sollicités et devaient accompagner la définition d'une vision stratégique de la part de la puissance publique, ce qui nécessite un décloisonnement de ces deux mondes (et des données en possession de chacun) et dont le GIS ILIVS constitue en ce sens une initiative intéressante pouvant servir de modèle.

### ***La méthode de travail : favoriser les échanges et s'appuyer sur des moyens***

La dernière partie de la table-ronde a permis d'explorer les pistes d'organisation pour le futur, afin de répondre aux enjeux et problématiques soulevés au préalable. Pour améliorer les liens entre les entreprises et le monde académique, Robin Poté propose que des démarches de collaboration publique-privée peuvent être portées par une ou deux locomotives, comme ce qu'ont fait la DGITM et le CNRS pour le livre blanc. Dans le même sens, Arnaud Lalo présente des actions permettant de décloisonner ces deux

secteurs et d'améliorer la mixité, en proposant par exemple d'encourager les thèses CIFRE et les thèses au fil des carrières, l'embauche plus importante de docteurs à des postes de direction et des postes opérationnels, ou encore de passer par des Unités Mixtes Industrielles / labcom qui associent laboratoires de recherche et entreprises. Le modèle des chaires, exploré par Laurent Livolsi avec SNCF-Logistics, peut également être une solution. Les temps d'échanges et de restitution des travaux des chercheurs sont plébiscités par Julien Fernandez. In fine, comme l'a exposé Arnaud Serry, toute cette volonté nécessite des moyens pérennes pour faire vivre cet écosystème, et notamment pour embaucher du personnel pour gérer les projets.

Certains intervenants ont également présenté leurs priorités à venir. Pour Pascal Sanjuan, président du conseil d'orientation d'Haropa, il s'agit de se prononcer sur la stratégie de compétitivité logistique et de revenir vers le monde de la recherche pour travailler sur les sujets prioritaires qui y auront été définis. Pour Cédric Virciglio, la priorité est que l'entité récente d'Haropa se structure, d'une part en interne et formule une feuille de route, et d'autre part avec l'Union des Ports Français pour définir des sujets prioritaires à l'échelle nationale, qui seront ensuite déclinés localement. Des réponses communes aux appels à projets, notamment d'Horizon Europe, sont à privilégier car ils mettent en avant les questions logistiques, contrairement aux programmes ANR, même si le travail du CNRS a permis de faire émerger de nouveaux mots clés. Enfin, au niveau de la région Normandie, il s'agit de renforcer l'infrastructure universitaire.

### ***L'institut pour une logistique intelligente en Vallée de Seine***

*Ce Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) a pour objectif de regrouper les forces en recherche et formation concernant la logistique au sens large, sur le territoire de la Vallée de la Seine, qui regroupe le premier système système logistique français. Il compte fortement s'appuyer sur les acteurs économiques et publics déjà présents sur ce territoire. La création du GIS répond ainsi au besoin de structuration des acteurs de la logistique, ressenti nationalement (stratégie logistique 2025, CILOG) et localement (CPIER vallée de Seine).*

<https://logistique-vdseine.fr/>

Contact : [nathan.gouin@univ-lehavre.fr](mailto:nathan.gouin@univ-lehavre.fr)