

LES ENTRETIENS DU GIS CYCLE SUR LES COMMUNAUTÉS PORTUAIRES

ENTRETIEN N°1

*Avec M. Christian Boulocher, président de l'Union portuaire rouennaise et de Seine Port Union
Le 27 janvier 2022*

La philosophie des entretiens du GIS

Ces entretiens constituent un moment d'échanges pendant deux heures avec une personnalité du milieu socio-économique sur un thème en relation avec les objectifs poursuivis par l'institut. L'objectif est de comprendre son activité, ses enjeux, ses problématiques, ses questions et envisager des coopérations en matière de recherche ou de formations. Merci à Christian Boulocher de s'être livré à cet entretien, qui s'inscrit dans un cycle consacré aux communautés portuaires de l'Axe Seine.

Christian Boulocher : un parcours séquanien

Christian Boulocher est originaire de Rouen et a commencé à travailler au Havre dans la commission transport maritime. Il a développé ensuite des entreprises à Rouen comme Normandie Logistique, avec la vallée de la Seine comme colonne vertébrale de développement. L'entreprise disposait notamment d'établissements au Havre, à Saint Wandrille, à Rouen, à Gennevilliers et à Caen, mais également à Rennes et à Angers, la Bretagne et les pays de Loire étant dans l'aire d'attraction des agences normandes. Par ses activités, il s'est spécialisé dans les domaines du transport routier et de la logistique d'entreposage.



L'Union Portuaire Rouennaise

Elle est créée en 1927 pour rassembler les différentes professions liées aux activités du port, en intégrant également les industriels, comme Total, Boréal, Exxon, Lubrizol, UPM. Il n'existe pas un modèle de fonctionnement pour les unions maritimes, dont l'organisation est liée aux héritages historiques. Ainsi, l'UPR fonctionne par adhésion directe des entreprises alors que l'UMEP (Union Portuaire et Maritime, Le Havre) rassemble des organisations patronales structurées (comme le syndicat des transitaires et d'autres représentants des professions portuaires) et non pas des entreprises.

Quelle que soit la taille de l'entreprise (PME ou grande entreprise), le montant de l'adhésion à l'UPR est faible (410€) afin qu'il ne soit pas un frein à l'adhésion pour les 140 adhérents du Bassin du port de Rouen. Pour

faire vivre la structure, l'UPR commercialise des services auprès de ses adhérents, par exemple en hygiène et sécurité, informatique ou santé au travail. A la suite de l'incendie de Lubrizol, l'UPR a ainsi mis en place avec la DREAL un système innovant commun de réserves d'eau pour lutter contre les incendies. De plus, l'UPR possède un centre de formation important. Ces services leur permettent d'être indépendants financièrement vis-à-vis des fonds publics et de ne pas avoir à imposer des taxes de droits de port pour faire fonctionner la structure.

Christian Boulocher est devenu président de l'UPR en juillet 2018 car son prédécesseur avait atteint la limite des mandats et son profil à la fois rouennais et havrais était en adéquation avec le projet de fusion des ports. De plus, comme tous les transporteurs routiers, il possède une très bonne connaissance des pré/post-acheminements par le routier et une capacité de gestion efficiente des premiers et derniers kilomètres.

Seine Port Union

Seine Port Union a été créée en 2016 par les quatre unions portuaires de la Vallée de la Seine (UPR, UMEP, Seine Aval et Ports de Paris) et sa présidence est assurée à tour de rôle par les différents présidents de ces unions. Christian Boulocher en est ainsi le président depuis l'été 2020 et passera à l'été 2022 la présidence au président de l'UMEP. Seine Port Union a été constituée dans le but d'anticiper la fusion des ports dans HAROPA et afin que les places portuaires travaillent ensemble sur un certain nombre de sujets, plutôt qu'en opposition.

Une des priorités de Seine Port Union était de négocier au mieux la représentation des entreprises dans la gouvernance d'HAROPA et de défendre le maintien des conseils de développement territoriaux. En effet, Christian Boulocher considère que la connaissance fine du terrain permet de maintenir une fluidité et une réactivité indispensable pour que le port gagne en compétitivité. La fusion étant effectuée depuis

juin 2021, l'enjeu est de faire perdurer ce modèle de coopération entre les places portuaires, en travaillant pour cela sur des sujets communs.

La domanialité est ainsi un thème de recherche important, avec des enjeux de visibilité à moyen terme pour les entreprises, puisque le plan stratégique d'HAROPA énonce comme objectifs une diminution des recettes issues des droits de port de 65% à 50%, et une augmentation en contrepartie des recettes issues de la domanialité (de 35% à 50%). Or, il est important pour les entreprises que cette augmentation ne passe pas par une hausse du coût de la domanialité mais par une augmentation de la surface, en différenciant l'approche selon les lieux, car les mètres carrés de Paris, Rouen et Le Havre n'ont pas la même valeur. Les autres sujets majeurs de Seine Port Union sont la communication (notamment avec le monde académique), la formation (en coopérant davantage avec les universités ou les écoles de commerce), et sa représentation à Bruxelles en tant qu'union portuaire. Chaque sujet développé est porté par un membre du conseil d'administration issu de chacune des unions portuaires de l'axe Seine, qui travaille systématique avec des représentants des autres places portuaires, afin de favoriser les échanges et le travail commun entre les ports sur l'Axe Seine.

La complémentarité des différentes places portuaires de l'axe Seine

Pour Christian Boulocher, il y a davantage de complémentarités que de concurrences entre les places portuaires. Premièrement, des entreprises comme celle qu'il dirigeait (Normandie Logistique) sont à la fois adhérentes de l'UPR et représentées à l'UMEP dans le syndicat des transitaires, et tous les transitaires sont d'ailleurs présents aussi bien au Havre qu'à Rouen. Autre exemple, le directeur régional de Bolloré est à la fois au comité directeur de l'UPR et au conseil d'administration de l'UMEP.

Deuxièmement, s'il existe un certain

nombre de sujets communs aux ports de Rouen et du Havre (le fluvial granulat, les conteneurs fluviaux, la logistique), 90% des sujets sont différents entre les ports selon Christian Boulocher. Ainsi, les ports ont des spécialisations, comme à Rouen avec le groupage Afrique. La fusion d'HAROPA a également modifié le poste des anciens directeurs généraux des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et du Port Autonome de Paris, devenus directeurs généraux délégués avec une mission transversale à mener pour favoriser l'union des ports : par exemple sur le numérique ou la protection de l'environnement.

HAROPA : un beau projet

Christian Boulocher était et reste militant de la fusion des ports, en raison des effets de taille, du meilleur positionnement vis-à-vis des grandes manœuvres des armateurs que cela procure, en présentant l'axe Seine comme un grand port desservant jusqu'au cœur de Paris. Il regrette d'ailleurs que la fusion ait pris autant de temps (10 ans), contre 18 mois dans le cas de la fusion d'Anvers-Zeebrugge. Même s'il est difficile d'analyser les raisons qui ont permis les implantations récentes sur l'axe Seine, cela montre quand même que la fusion des ports d'HAROPA intéresse les entreprises.

Il considère qu'il est encore tôt pour faire un bilan, mais que la fusion se déroule relativement bien, compte-tenu de l'observation de de fusions d'entreprises, qui sont parfois compliquées alors même qu'il n'y a pas de facteurs politiques ni de collectivités territoriales à intégrer comme dans le cas d'HAROPA. Il a également confiance dans les hommes en place pour mener à bien cette fusion.

Néanmoins, il demeure à ses yeux un enjeu important d'appropriation d'HAROPA de la part des places portuaires. En effet, s'il juge que les Rouennais, et sûrement les Parisiens, sont convaincus de l'impérieuse nécessité de voir Le Havre progresser, puisqu'il s'agit de leur port d'entrée et de

sortie, il convient de mieux motiver la communauté havraise à son besoin de voir aussi Rouen et Paris se développer. Ces ports sont indispensables au poids global et au rapport d'intérêt pour Le Havre. Toute action favorable à Rouen et à Paris est bonne pour Le Havre. C'est un véritable enjeu d'appropriation qui ne me semble pas encore avoir trouvé sa place au Havre alors que c'est le cas à Rouen.

La place des communautés portuaires dans HAROPA

Les communautés portuaires ne sont pas intégrées au conseil de surveillance d'HAROPA, avec pour raison invoquée le risque de conflits d'intérêt. Toutefois, les présidents des conseils de développement territoriaux de chacune des places portuaires, tous issus du monde portuaire opérationnel privé et présentés par les unions portuaires pour les postes de présidence et vice-présidence, assistent aux réunions du Conseil de Surveillance avec un rôle d'observateur, ce qui constitue une nouveauté par rapport à l'ancien système de gouvernance (sauf à Rouen où cette pratique était installée depuis de nombreuses années). Les conseils de développement territoriaux conservent leur importance, en étant notamment consultés notamment à propos des tarifs (droits de port navire, droits de port marchandises, redevance domaniale, remorquage, lamanage etc...) pour chaque place portuaire. Malgré une relative mise à l'écart des communautés portuaires dans le processus de fusion, celles-ci ont tout de même réussi à faire entendre leurs voix pour que le rôle primordial de la proximité soit conservé.

Il reste toutefois des problèmes à résoudre. En effet, s'il est d'accord avec le slogan « trois territoires, un fleuve, un port » d'HAROPA, il existe toujours deux directions régionales des douanes qu'il va falloir unifier. De plus, des complémentarités en termes de dédouanement sont à réaliser : pour le moment, les transitaires havrais fixent les marchandises au Havre alors qu'avec le fleuve, le dédouanement pourrait se réaliser

en partie à Rouen, où il existe des enjeux pour maintenir un savoir-faire pour les dockers et le maintien d'une activité conteneurs et ainsi améliorer l'impact carbone des pré-post acheminements en faisant davantage appel à la voie fluviale.

La transition énergétique : question de l'après-pétrole pour les ports

L'enjeu est d'apprécier le poids du monde du pétrole et de la pétrochimie dans les activités portuaires (Pétroplus est déjà parti de Rouen) et de développer une réflexion prospective sur la réindustrialisation à partir des ports. En effet, ces derniers présentent l'avantage d'abriter un grand nombre de friches pertinentes à utiliser dans un contexte où l'artificialisation des terres est réglementée. Ce sujet pourrait être éclairé de manière efficace avec l'apport de la recherche car les entreprises n'ont pas vocation à maîtriser simultanément tous les enjeux en termes de durabilité environnementale, de sûreté et de performance.

La cohabitation des activités (habitation, industrie, loisirs) est un enjeu majeur. L'opinion publique est de plus en plus préoccupée par des problématiques de durabilité. Elle tend à s'opposer aux implantations industrielles, comme par exemple le projet d'implantation d'un entrepôt Amazon en banlieue de Rouen, qui amène 1300 emplois peu qualifiés et un très grand nombre de petites camionnettes. Cela entraîne une obligation de concertation pour résoudre ces conflits d'usage du sol et un enjeu important de communication entre la population et les industriels auquel l'UPR tente de répondre, à son échelle.

Dans ce domaine, l'UPR agit en communiquant directement avec les maires, et en instaurant un dialogue leur permettant de présenter des éléments techniques aux élus, afin que ces derniers puissent ensuite apporter à leurs administrés des réponses précises et documentées concernant les implantations industrielles. Il y a également un objectif de vulgarisation des sujets liés au port et de valorisation de la Seine comme un

outil exceptionnel.

Les enjeux du report modal

Le report modal sur l'Axe Seine et l'amélioration de la desserte sont des nécessités absolues pour Christian Boulocher. En effet, dans un contexte où l'acheminement routier représente 85% des flux terrestres et où le trafic portuaire dépasse les trois millions d'EVP, l'offre fluviale est nécessaire pour pallier une offre routière en limite de rupture, notamment en raison des problèmes de main d'œuvre.

Le report modal sur le fleuve pose néanmoins de nombreuses questions, au premier rang desquelles figure la question économique. En effet, sur un trajet Le Havre-Ile-de-France, il existe pour le moment une différence d'environ 100€ par conteneur entre le transport routier et le transport fluvial. L'argument favorable à une plus grande utilisation du fleuve pour éviter les émissions de CO2 va être de moins en moins pertinent en raison du recours croissant à des carburants neutres en carbone pour les camions. Enfin, le report modal sur le fleuve va entraîner de nouveaux besoins en main d'œuvre qu'il faut anticiper.

De plus, si des infrastructures permettant d'améliorer le transport fluvial (LHTE, chatière) sont importantes, il convient de les questionner par rapport aux pratiques et intérêts des ports. Ainsi, les manutentionnaires ne sont pas nécessairement favorables à une évacuation rapide des conteneurs des terminaux car des conteneurs qui stationnent paient des frais de stationnement, ce qui représente une recette non négligeable.

La question sociale

Pour Christian Boulocher, la question sociale et les grèves sont trop souvent érigées comme le problème majeur des ports d'HAROPA, ce qui est un raccourci. Il existe certes des oppositions de la part des syndicats de dockers mais qui relèvent davantage de la posture que de désaccords de fonds. Il

considère que les médias mettent davantage en avant les grèves dans les ports français que dans les ports du Range Nord. De plus, les dernières grèves importantes ne portaient pas sur des questions spécifiquement portuaires. Elles s'inséraient dans des conflits nationaux

(lois travail et Khomri, loi sur les retraites) portés par la CGT.

Entretiens à venir

Cycle sur les communautés portuaires

- 9 mars 2022 (17h) : Olivier Jamey (Président de la Communauté portuaire de Paris)
- 28 avril 2022 (17h) : Erwan Le Meur (Président de la Communauté Portuaire Seine Aval)
- 2 juin 2022 (17h) : Hervé Bonis (Président de l'Union Maritime et Portuaire, Le Havre)

Organisation : GIS institut pour une logistique intelligente en Vallée de Seine

Synthèse : Nathan Gouin

Interviewers :

- Marie-Laure Baron, maître de conférences en sciences de gestion, Université le Havre Normandie
- Cyrille Bertelle, professeur d'informatique, Université le Havre Normandie
- Antoine Beyer, professeur de géographie, Cergy Paris Université
- Ludovic Couturier, directeur de l'Institut Droit International des Transports

- Olivier Faury, professeur associé en Supply Chain Management, EM Normandie

- Antoine Frémont, professeur du CNAM, chaire transport, flux et mobilités durables

- Laurent Gatineau, maître de conférences en géographie, Cergy Paris Université

- Nathan Gouin, administrateur GIS Logistique vallée de la Seine, Université le Havre Normandie

- David Guerrero, chargé de recherche, Université Gustave Eiffel

- Olivier Joly, maître de conférences en géographie, Université le Havre Normandie

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.

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

Contact : nathan.gouin@univ-lehavre.fr