

## LES ENTRETIENS DU GIS CYCLE SUR LES COMMUNAUTÉS PORTUAIRES

### ENTRETIEN N°2

*Avec M. Olivier Jamey, président de la Communauté Portuaire de Paris*

*Le 9 mars 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 Olivier Jamey de s'être livré à cet entretien, qui s'inscrit dans un cycle consacré aux communautés portuaires de l'Axe Seine.

#### **Olivier Jamey : un entrepreneur sur le fleuve**

Olivier Jamey a commencé ses activités d'entrepreneur sur la Seine à partir de 2006, après s'être consacré à des activités autour des parcs à thèmes et des aquariums. La remise en concession de l'aquarium du Trocadéro en 2006 l'a ensuite amené à reprendre une première compagnie sur le fleuve, les Vedettes de Paris, et à développer pour la Caisse des Dépôts un service de transport public sur le canal St Denis qui a transporté sur des canaux jusqu'à 1,3 million de personnes par an sur des bateaux électriques. A partir de 2009, il rachète une entreprise en tant qu'actionnaire majoritaire (la Compagnie de la Seine), qui



exploite des bateaux de restauration et d'événementiel. Cela l'a également amené à gagner en DSP (délégation de service public) l'exploitation des ports à Asnières et Villeneuve la Garenne. Après la vente de cette entreprise en 2017, il continue à développer plusieurs activités sur les canaux et la Seine à Paris, Rouen ou au Havre. Ses nombreux projets entrepreneuriaux restent plutôt centrés sur les activités de loisirs.

#### **La Communauté portuaire de Paris : une instance de dialogue**

En 2015, il contribue à monter la Communauté Portuaire de l'Ouest de Paris, qui deviendra ensuite la Communauté portuaire de Paris, sous la pression des

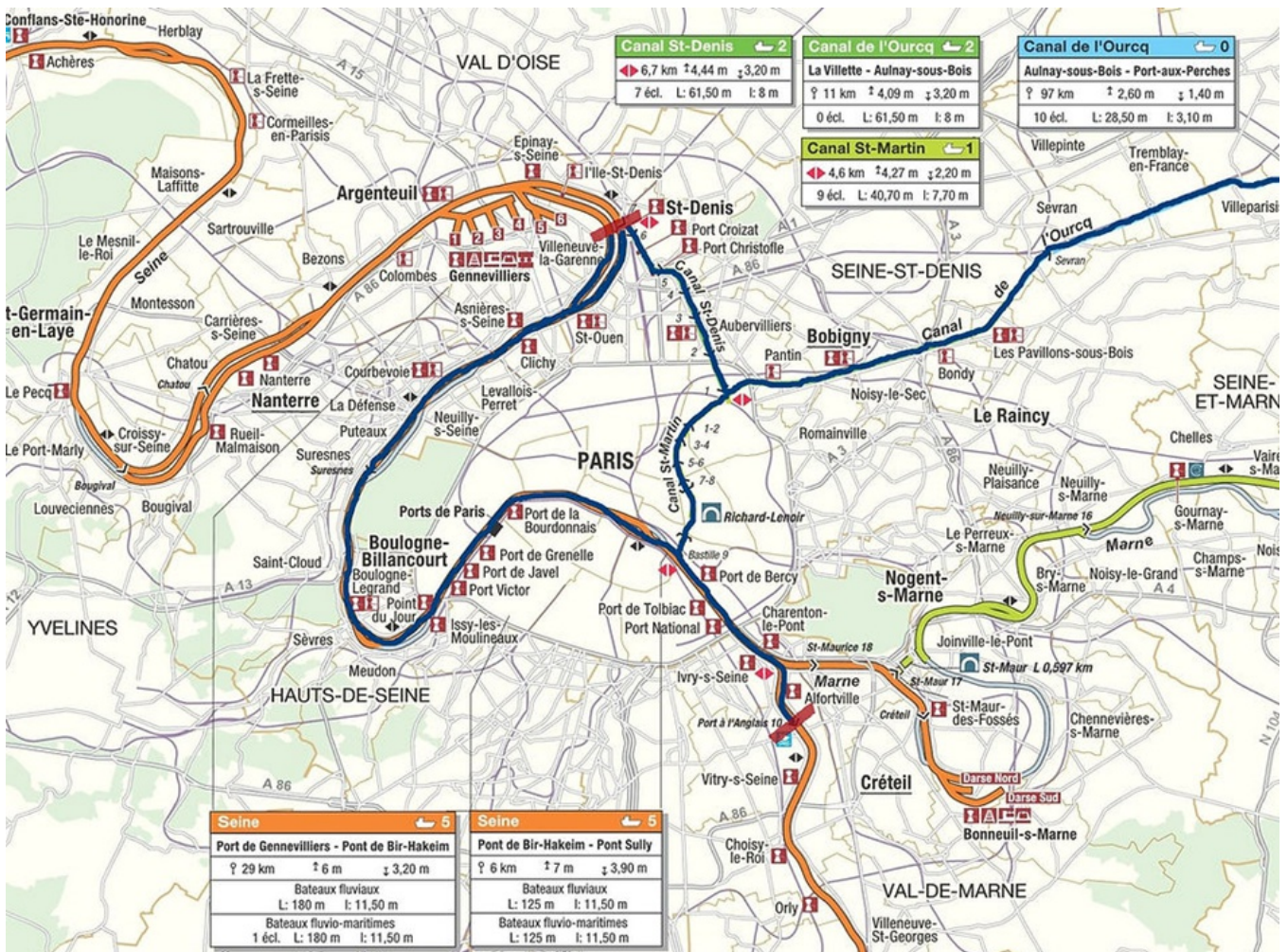
acteurs portuaires qui trouvaient qu'il y avait un besoin à combler. A cette époque par exemple, la ville de Paris s'intéresse de plus en plus au fleuve avec une approche plus récréative, peu compatible de prime abord avec celle industrielle du Port. Cette dissension pouvait être source de blocage dans le développement du fleuve. L'émergence de la Communauté Portuaire a permis d'apporter un éclairage pratique de la voie d'eau et des conciliations d'usages de nature à apaiser les divergences entre les élus et le Port.

La communauté portuaire de Paris regroupe 130 membres, avec une moitié composée de navigants et l'autre de « fixes », avec des profils très variés puisqu'on y trouve aussi bien des bateaux mouches que des bouquinistes, des cimentiers, des boîtes de nuit. La taille des entreprises est également très variable, avec de gros acteurs comme Sodexo, Cemex ou Lafarge et également des

entrepreneurs possédant une ou deux barges. Le Port de Paris est le deuxième port intérieur européen en termes de fret derrière Duisburg, et le premier port de tourisme au monde si l'on comptabilisait le trafic de passagers sur les canaux. Pour Olivier Jamey, il est également très dynamique et se distingue par son renouveau, puisqu'un tiers des activités n'existaient pas encore il y a 10 ans.

### L'enjeu de la domanialité : de la gestion administrative au développement ?

Pour Olivier Jamey, la gestion actuelle de la domanialité publique est un frein au développement des entreprises sur le fleuve, et symbolise plus largement l'abandon par le politique de la question fluviale. En effet, l'ajout dans une flotte d'un seul bateau supplémentaire peut entraîner une remise en publicité de l'emplacement par le Port, processus long, aléatoire, et jugé dissuasif. Il y a ainsi une opposition entre la vision des



gestionnaires des domaines, qui l'administrent sans le développer, et la vision des entrepreneurs qui ont besoin de visibilité pour leur développement. Pourtant, le Port comme les entreprises ont comme objectif commun la performance économique. Olivier Jamey considère que cette question n'est pas suffisamment adressée par les politiques. Le Port à Paris est le principal contributeur portuaire en France du fait de sa ressource immobilière. Les fonctionnaires en charge du domaine se contentent d'appliquer une vision restrictive de la réglementation, alors que les textes leur permettraient une plus grande marge de manœuvre. Pour les entreprises, ce problème est crucial. A Paris on estime qu'en moyenne 50% des investissements sont abandonnés pour des raisons purement administratives. La fin des conventions pose également problème. Le risque de perdre le droit à l'occupation et de devoir restituer le site en l'état initial, donc d'y investir à rebours, entraîne une absence d'investissements et d'embauches sur les cinq années qui précèdent l'échéance. Olivier Jamey plaide ainsi pour qu'avec Haropa Port, la gestion domaniale offre davantage de réactivité, de bienveillance et d'anticipation sur la remise en publicité des domaines. Il serait également utile de mettre en place des contrats d'axe pour les entreprises, par exemple dans la filière des matériaux de construction, qui œuvrent de l'estuaire à la Seine amont, et doivent gérer plusieurs dizaines de contrats avec Haropa Port. Une convention cadre, qui fixerait des objectifs de performance à l'échelle de l'axe et donnerait une cohérence générale aux accords locaux, serait très appréciable.

### **L'enjeu écologique de la construction fluviale**

Dans le secteur de la construction fluviale, Olivier Jamey pointe également du doigt le poids énorme pris par la réglementation administrative, qui sur la plupart des sujets émane de la réglementation européenne. Sur la question de l'écologie, les objectifs de zéro émission sans progressivité peuvent entraîner la mise

au rebut de bateaux plutôt que leur refit. Cela profite aux pays du Nord, à l'industrie navale puissante, mais sont contre-productifs du point de vue environnemental. En effet, ces règles conduisent à la destruction du parc de bateaux existant, alors qu'ils sont très résilients (âge moyen des bateaux en France sur le fluvial : 70 ans).

Olivier Jamey propose d'hybrider les moteurs dans un premier temps, avec la présence d'un groupe électrogène en cas de besoin, puis de leur substituer des piles thermiques à hydrogène une fois ces dernières plus vertes, plus performantes et moins chères. Il plaide également pour une stratégie politique de filière afin que la construction de bateaux fluviaux et de bateaux de passagers (hors paquebots) soit réalisée en France, afin de rendre la batellerie plus compétitive. Cela est d'autant plus urgent qu'en raison du retrait des véhicules thermiques de la route en 2030 avec les ZFE, les bateaux pourraient être les derniers véhicules à fumer en ville, allant à l'encontre de l'argument écologique d'une plus grande utilisation du fleuve. Un grand travail sur la motorisation est donc à effectuer, mais intéresse pour le moment moins les industriels que la motorisation des voitures ou des camions.

### **Concilier les activités récréatives et l'industrie**

Pour Olivier Jamey, les Jeux Olympiques de Paris vont servir le développement de la Seine, en la mettant en avant lors de la cérémonie d'ouverture, et ainsi déclencher de nouveaux usages, resserrer les liens entre le fleuve et la ville. La Communauté portuaire de Paris porte cette vision visant à concilier les activités de loisirs et les activités industrielles, en insistant sur le verdissement des flottes, la logistique urbaine fluviale et la mixité des usages. Par exemple, il serait envisageable de concilier transport de passagers et transport de colis sur un même bateau, mais la réglementation en « en silo », en associant chaque bateau à un usage

particulier est un obstacle. Selon lui, l'intérêt croissant porté par les politiques à l'égard du fleuve pourrait faire évoluer les choses.

L'enjeu est également que les citoyens se réapproprient le fleuve, à travers un usage récréatif mais également à travers une vision sur les bénéfices écologiques que peuvent apporter les activités industrielles dans la chaîne écologique du fleuve. Pour le moment, les motivations des associations de riverains, par exemple pour l'implantation d'une centrale à béton à Paris, sont essentiellement guidées selon Olivier Jamey par la conservation de la valeur de leur patrimoine, et les arguments écologiques ne sont mobilisés que dans cet objectif. Sur ce sujet, la Communauté portuaire de Paris a réalisé un observatoire statistique de l'immobilier en proximité de Seine, qui permet de noter que les valeurs en front de Seine sont supérieures et plus dynamiques que dans le secteur géographique adjacent. Les nuisances relevées seraient donc à relativiser par rapport à l'attrait objectif des bords d'eau.

### **Les enjeux du développement du fluvial**

Olivier Jamey croit à un développement exponentiel de la logistique fluviale, notamment à cause des restrictions pour le routier et de l'intolérance croissante de la population vis-à-vis du trafic. Il pense que la traçabilité du transport pour les consommateurs est un enjeu clé pour changer les pratiques des entreprises. En effet, en raison du coût relativement faible de la logistique (2% du prix des produits en moyenne), les marques préféreront changer leur système logistique que de perdre leurs clients. La traçabilité pourrait donc se traduire par une plus forte compétitivité de l'Axe Seine et un gain de parts de marché du port du Havre par rapport à Anvers ou Rotterdam.

Néanmoins, ce développement pose plusieurs enjeux, outre l'industrialisation de la construction de bateau déjà évoquée. Un enjeu majeur concerne la formation, dont le temps a beaucoup augmenté sous l'effet des

réglementations européennes. Par exemple, au lieu de 100 jours pour former un capitaine comme c'était le cas avant, il en faut aujourd'hui cinq fois plus. Il faut profiter de ce temps pour former les équipages à d'autres tâches (grutage, conduite, agrément électrique) afin de leur permettre d'être plus polyvalent. La digitalisation du transport fluvial est également un paramètre important pour attirer davantage les jeunes dans le métier, afin de briser l'image actuelle de mécanisation qui peine à attirer.

### **La vision du corridor : comment générer du flux ?**

Olivier Jamey épouse la volonté d'approche holistique et de dynamique globale prônée par Haropa Port. Maintenant, il faut que les différents responsables politiques, portuaires et économiques s'entendent afin d'inventer un modèle pertinent et efficace. Pour lui, le gain d'attractivité passe par des incitations financières à utiliser le fluvial en gommant le surcoût de la multimodalité. Une fois le flux engendré par ces pratiques, il faudra ensuite les monétiser, sur le modèle d'internet, en développant un modèle économique autour des activités foncières (par exemple les entrepôts verticaux comme à Gennevilliers) et en développant les infrastructures bord à quai.

Seine Port Union (créée en 2016), dont il est co-fondateur et qu'il a déjà présidé, a également permis de sortir d'une logique de place pour prendre en compte la dimension de l'axe Seine. C'est d'autant plus pertinent que de nombreuses entreprises sont présentes dans les trois places portuaires et qu'ils partagent des sujets transversaux, sur lesquels ils travaillent en commun (Olivier Jamey se concentre sur la domanialité). Il souhaite que Seine Port Union continue à se développer, en renforçant les collaborations et les échanges vertueux, comme sur le sujet des services aux membres, où l'UPR apparaît comme un modèle avec une vraie valeur ajoutée pour ses membres. Si les précurseurs de Seine Port Union (Michel Seguin notamment) étaient également préoccupés

par la place des communautés portuaires dans les instances de gouvernance d'Haropa Port, Olivier Jamey est lui plutôt favorable à une approche bottom-up fondée sur l'influence plutôt que sur l'occupation de sièges dans les conseils.

### Entretiens à venir

#### *Cycle sur les communautés portuaires*

- 30 mai 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
- Christophe Chauvin, responsable scientifique, pôle TES

- Ludovic Couturier, directeur de l'Institut Droit International des Transports
- 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

### ***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](mailto:nathan.gouin@univ-lehavre.fr)