

LES ENTRETIENS DU GIS CYCLE SUR LES COMMUNAUTÉS PORTUAIRES

ENTRETIEN N°4

Avec M. Hervé Bonis Le Meur, président de l'Union Maritime et Portuaire (Le Havre)

Le 2 juin 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 Erwan Le Meur de s'être livré à cet entretien, qui s'inscrit dans un cycle consacré aux communautés portuaires de l'Axe Seine.



Source : umep.org

Un spécialiste de la logistique internationale

Hervé Bonis a rejoint Seafrigo (spécialiste de la logistique alimentaire) en 2007 pour travailler sur les parties transport et commission des transports. Il en est devenu ensuite directeur général délégué jusqu'en mai 2022, avant de rejoindre BBL (<https://groupe-bbl.com/>), en tant que directeur général de la branche over seas.

Il est originaire du Havre et y est revenu après des expériences à l'étranger, notamment 4 ans à Hong Kong avec Seafrigo, car le centre historique de cette entreprise est au Havre, qui représente par ailleurs les plus gros volumes traités.

Il a été élu à la présidence de l'UMEP en juin 2021, avec pour objectif d'apaiser les relations entre la

communauté portuaire et les interlocuteurs publics, notamment au sein d'Haropa Port, après de nombreuses crispations lors de la fusion d'Haropa liées à la volonté des acteurs privés d'être davantage représentés dans les instances portuaires. Même si la gouvernance adoptée ne correspond pas à celle attendue par le secteur privé, il souhaite œuvrer dans le cadre ainsi défini, avec des modalités de dialogue entre public et privé au sein des conseils de développement territoriaux.

L'Union maritime et portuaire du Havre

L'Union maritime et portuaire du Havre possède

4 vocations principales. En premier lieu, elle regroupe différents intervenants de la chaîne logistique portuaire (armements, manutentionnaires, commissionnaires de transport, logisticiens...). L'intérêt de tous se porte sur la fluidité du passage portuaire, afin de gagner en compétitivité. Ainsi, l'UMEP est fondatrice et actionnaire principal du CSS, afin de garantir cette fluidité. Le deuxième rôle de l'UMEP est d'être le porte-parole des entreprises privées envers différents interlocuteurs, publics ou privés, et le troisième de promouvoir le Port du Havre auprès de la communauté portuaire mondiale, en étroite collaboration avec Haropa Port. Enfin, le dernier rôle majeur concerne la formation professionnelle, avec une orientation vers l'alternance. Ils travaillent en commun avec le CNAM, l'EM Normandie sur le programme de formation, mais ne possèdent plus leur centre de formation comme auparavant (dorénavant assuré par ADEN Formations à la CCI), et comme c'est le cas à l'UPR. Il y a aujourd'hui 180 étudiants au Havre, et l'ambition de développer un MBA pour les cadres.

Le conseil d'administration est composé de trois collèges (marchandise, maritime et manutention), dans lesquels siègent au total 30 administrateurs, représentant au total environ 600 entreprises. Il existe différentes commissions : promotion, enseignement/formation, finances, marchandises dangereuses, procédures et recherche et développement.

Le travail des communautés portuaires sur l'axe Seine

Hervé Bonis considère que les différentes places portuaires de l'axe Seine sont davantage complémentaires que concurrentes. Elles collaborent ainsi au sein de Seine Port Union, sur plusieurs volets. Le volet domanialité est l'un d'entre eux, et c'est important dans le contexte havrais car des entreprises sont locataires de terrains appartenant à Haropa Port, et se pose le problème de la remise en concession périodique des terrains, qui peuvent entraîner des risques de sous-investissement. Une étude comparative de la domanialité à l'échelle européenne serait pertinente pour relever les bonnes pratiques pouvant être adoptées.

Les aspects douaniers constituent un autre volet important, avec l'ambition que l'axe Seine, à l'instar du port du Havre actuellement, devienne un territoire douanier unique en réunissant les trois directions régionales actuelles. Cela permettrait de transporter les marchandises sous douane et d'offrir un guichet unique. Il existe pour le moment des questions concernant le lieu de dédouanement, la traçabilité et le régime suspensif douanier, sur lesquelles travaillent également SOGET et l'UPR au sein d'une commission de Seine Port Union.

Haropa : le début d'un nouveau rôle pour le port

Pour Hervé Bonis, la fusion a été un long processus administratif à l'issue duquel il est possible de commencer à travailler. Il partage la vision d'Antoine Rufenacht de la fusion d'Haropa Port comme un véritable projet d'aménagement permettant de relier Paris à la mer, par le fleuve et par une ligne à grande vitesse. Il considère donc que le travail ne fait que commencer, et qu'il faut avoir une vision à long terme sans attendre de résultats concrets immédiats.

Actuellement, les zones logistiques sont situées à l'Est de Paris, à égale distance du Havre et de Anvers. Le problème ne concerne donc pas la performance des ports mais l'emplacement des zones logistiques parisiennes qu'il convient de repositionner autour de l'axe Seine, pour un gain écologique et opérationnel. En effet, il n'y a pour le moment pas d'intérêt à transporter des conteneurs sur des barges sur 200 km jusqu'à Gennevilliers, puis durant 70 km sur des axes routiers saturés pour rejoindre les zones logistiques de l'Est Francilien. L'enjeu est donc de créer des zones logistiques en bord à quai dans l'Ouest Parisien pouvant être acheminées par voie fluviale, et cela passe par l'acquisition par le port de foncier dans ces zones. Dans une logique intermodale, le développement du rail est également attendu, afin de permettre une évacuation rapide des conteneurs qui arrivent en massifiant les flux, et ainsi éviter la saturation.

Par conséquent, Hervé Bonis considère que les ports doivent être des structures de décision et de réflexion à très long terme, avec une vision d'aménageur, et pas uniquement d'opérateur.

Cela se traduit par la préparation à des implantations industrielles, par une vision d'attraction, d'intégrer la dimension industrielle en considérant le port comme un lieu d'importation, de transformation et de réexpédition des marchandises. Il faut créer un véritable écosystème, à l'instar de ce que propose Stéphane Raison à Haropa Port.

Un autre défi d'Haropa Port est de réussir à rééquilibrer ses sources de revenus entre les droits de port et la domanialité. Alors que les ports du Nord ont de forts revenus domaniaux, ce qui leur permet de réaliser du dumping sur les droits de port, les revenus du port du Havre reposent en grande partie sur les droits de port. Ce défi est également lié à la fin des revenus issus du pétrole. Une reconversion énergétique de la zone industrialo-portuaire est ainsi à anticiper, avec des problématiques de captation du CO2.

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

Le potentiel du port du Havre

Pour Hervé Bonis, Le Havre peut viser les 6 à 7 millions d'EVP annuels s'il devient un port de transbordement majeur, mais l'enjeu se situe également sur l'hinterland. La livraison de la chatière et des postes 11 et 12 devrait permettre d'augmenter le trafic, mais à condition de travailler en parallèle sur l'hinterland, en desservant des zones logistiques bord à quai dans l'ouest parisien. En effet, malgré des conditions nautiques exceptionnelles au Havre et une moindre congestion qu'à Anvers ou Rotterdam, la zone traversée par la Seine est pour le moment relativement restreinte, contrairement au Rhin qui s'étend jusqu'à Bâle, en passant par la Ruhr. Le canal Seine-Nord pourrait ainsi être une opportunité d'augmenter les zones desservies par le fluvial vers l'Est.

- Laurent Gatineau, maître de conférences en géographie, CY Cergy Paris Université
- Mame Gningue, professeur assistant en supply chain management et logistique, EM Normandie
- Nathan Gouin, administrateur GIS Logistique vallée de la Seine, Université le Havre Normandie
- Olivier Joly, maître de conférences en aménagement, 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