

Brève internationale

Organisation d'un colloque

« LES RÉGIONALISATIONS AFRICAINES DANS UN CONTEXTE DE CRISE MONDIALE :
ENJEUX MULTILATÉRAUX ET DYNAMIQUES ENTREPRENEURIALES »

en collaboration avec l'Ecole Supérieure Polytechnique de Dakar

Dans ce contexte de crise, de régionalisation/mondialisation et de libéralisation multilatérale, les Etats africains participent à des organisations régionales à géométrie variable qui traduisent la décomposition/recomposition des espaces. De fait, on ne peut comprendre les conséquences de cette crise mondiale par la juxtaposition de conjonctures nationales. Parallèlement, l'harmonisation du droit des affaires progresse dans le cadre de l'OHADA et témoigne d'une volonté politique des Etats africains de faciliter le développement du commerce intra-régional.

Dans ce cadre, les dynamiques entrepreneuriales africaines contribuent à des effets d'apprentissage des mécanismes de marché et incitent les pouvoirs publics à repenser la notion de gouvernance régionale. Ce colloque a pour objectif de faire le point sur ces enjeux dans une approche pluridisciplinaire (Economie, Droit, Gestion) afin de proposer des recommandations claires en termes de plans d'actions. Cette manifestation sera l'occasion de réunir des chercheurs et des chefs d'entreprises dans une logique d'échanges d'expériences.

Alain Léon, Maître de conférences en Economie, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1

Pas s e p o r t s C h e r c h e u r s

sciences de gestion



Nélida Morvan

Maître de conférences en sciences de gestion, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1

Collaboratrice de l'étude des conditions opérationnelles et stratégiques des partenariats portuaires, pour le développement du transport maritime courte distance en mode alternatif à la route en collaboration avec le CERENE (Université du Havre).

Thématiques de recherche : stratégies marketing des acteurs de la chaîne logistique. Contact : nelida.morvan@univ-rennes1.fr



Thierry Morvan

Maître de conférences en sciences de gestion, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1.

Collaborateur de l'étude des conditions opérationnelles et stratégiques des partenariats portuaires, pour le développement du transport maritime courte distance en mode alternatif à la route en collaboration avec le CERENE (Université du Havre).

Thématiques de recherche : les systèmes d'information logistiques au sein des chaînes logistiques. Contact : thierry.morvan@univ-rennes1.fr

sciences économiques



Cécile Kissin

Maître de conférences en Economie, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1

Thématiques de recherche : attractivité territoriale et développement local.

Contact : cecile.kissin@univ-rennes1.fr



Alain Léon

Maître de conférences en Economie, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1

Thématiques de recherche : Economie du Développement, Economie mondiale, Economie spatiale.

Contact : alain.leon@univ-rennes1.fr

sciences juridiques



Patrice Le Maigat

Maître de conférences, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1.

Membre du Centre de Droit des Affaires du Patrimoine et de la Responsabilité (CDA-PR) EA 3195

Thématiques de Recherche : droit international privé; droit comparé; droit OHADA; droit du commerce international; droit des affaires.

Contact : patrice.lemaigat@univ-rennes1.fr



Patrick Klaousen

Maître de conférences HDR, IUT de Saint-Malo, Université de Rennes 1.

Membre du Centre de Recherches Européennes de Rennes (CEDRE-IODE, UMR - CNRS n° 6262), chercheur associé au Centre de Recherche des Ecoles de Coëtquidan (CREC Saint-Cyr

Thématiques de Recherche : volet européen des dispositifs nationaux de sécurité ; Politique Étrangère et de Sécurité Commune (PESC) ; Politique Européenne de Sécurité et de Défense (PESD) ; Coopération européenne en matière de justice et de police (JAI), etc... Contact : patrick.klaousen@univ-rennes1.fr

Téléchargez la lettre de la recherche universitaire malouine sur www.iutsm.univ-rennes1.fr

La lettre

de la recherche universitaire malouine



N° 1 - Novembre 2009

Edito

La Recherche est une nécessité pour le développement de l'IUT.

C'est avec grand plaisir que je rédige l'éditorial de la 1ère lettre de recherche universitaire malouine. L'IUT est une composante universitaire dont l'activité repose sur deux fondamentaux : la création de connaissances – la Recherche –, la diffusion de connaissances – l'enseignement-. Loin d'être indépendants, ces deux aspects sont intimement liés : la recherche nourrissant l'enseignement, l'enseignement impulsant la recherche dans une ronde sans fin qui imprime un mouvement d'avenir de la société humaine. Ainsi, la Recherche est une nécessité incontournable pour le développement de l'IUT. En effet, l'enseignement universitaire que nous dispensons aux étudiants de l'IUT de Saint-Malo doit se nourrir d'une connaissance que nous tirons d'une pratique constante de l'activité de Recherche qui permet ainsi l'acquisition permanente de la connaissance pour le plus grand bénéfice des étudiants. On touche là la mission fondamentale de l'Université depuis l'Antiquité.

On comprend bien aujourd'hui l'enjeu que représentent la Recherche et son internationalisation, il n'est que de constater comment les grandes nations de la planète investissent massivement dans celle-ci. L'Europe d'ailleurs n'est pas en reste avec la mise en place du 7^{ème} PCRD cadre de recherche et développement technologique qui couvre la période 2007-2013. Programme doté d'un budget de près de 51 milliards d'euros pour le financement de projets de recherche. Le 7^{ème} PCRD⁽¹⁾ comprend 10 priorités thématiques dont certaines rentrent dans les champs de compétences des enseignants-chercheurs de l'IUT de Saint-Malo et donnent lieu déjà à une Recherche locale en partenariat avec leur laboratoire respectif :

- Santé (Equipe IUT/LTSI)
- Technologies de l'information et de la communication (Equipes IUT/LTSI, IRISA, IETR)
- Energie (Equipe IUT/GRGC-INSa)
- Sciences économiques et humaines (Equipe IUT/PETREL, CREM, IODE, ...)

Directeur de la publication : Abel Kinié

Rédaction : Thierry Morvan

ISSN : en cours

La Lettre de la recherche universitaire malouine est réalisée avec l'aimable soutien de Saint-Malo Agglomération.



En outre, la Bretagne vient de se doter d'un EPRES⁽²⁾ désormais labélisé Université Européenne de Bretagne. Les pôles de recherche et d'enseignement supérieur constituent un outil de « regroupement de tout ou partie des moyens et des activités notamment en matière de recherche » entre des établissements et organismes de recherche ou d'enseignement supérieur, publics ou privés, y compris les centres hospitaliers universitaires et les centres de lutte contre le cancer.

Ses objectifs sont en phase avec nombre de nos compétences présentes à l'IUT de Saint-Malo :

- Ingénierie de la valorisation de la recherche.
- Recherche du maximum de retombées locales (les brevets faisant l'emploi local de demain dans les technopoles bretonnes) en partenariat avec les entreprises malouines.
- Promotion internationale et contribution à la société européenne de l'information (ressources numériques en ligne, enseignement et recherche à distance etc. ...).

Il est capital de le noter, la réalité de la mission Recherche des enseignants-chercheurs est devenue l'un des indicateurs concernant les dotations en moyens humains et financiers des Universités, y compris les IUT de France.

Actuellement, l'effectif universitaire de Saint-Malo est constitué de 18 maîtres de conférences, et un Professeur d'Université. En effet, la progression de carrière d'un universitaire est fondée principalement sur son activité de Recherche tant en quantité qu'en qualité. Aussi, les jeunes maîtres de conférences recrutés à l'IUT doivent obligatoirement souscrire à une démarche Recherche s'ils veulent, d'une part honorer leurs obligations statutaires, et d'autre part progresser dans la carrière universitaire. Les statistiques nationales montrent clairement, que les 1^{ères} années des fonctions d'enseignants-chercheurs sont déterminantes, en effet, c'est dans cette période qu'ils développent l'orientation et la partie la plus riche de leurs travaux de Recherche. Or, l'éloignement significatif des principaux centres de Recherche (Rennes, Brest, Paris ...) de Saint-Malo handicape le développement d'une mission de Recherche rapidement menée. Il est difficile de s'insérer dans une dynamique de Recherche quand le pôle le plus proche se trouve à 75 Km.

Malgré le handicap de l'éloignement, beaucoup de collègues MCF ont maintenu une activité de Recherche au sein des structures de leurs laboratoires respectifs à Rennes, voire plus loin encore. La conséquence de cette situation est une dispersion d'une grande partie des

ressources humaines compétentes loin de l'IUT, qui conduit à limiter un ensemble d'actions et d'initiatives locales tant sur le plan pédagogique que des actions de prospective et d'interactions avec le tissu industriel du pays malouin. Il était nécessaire de trouver des dispositifs permettant de fédérer les enseignants-chercheurs, de soutenir leurs initiatives R&D et de faciliter leurs tâches.

Désormais, les activités de Recherche peuvent s'élaborer au sein d'un environnement naturel que représente l'espace de la technopole malouine (Antenne de Rennes Atalante-St Malo), dans laquelle l'IUT s'est impliqué. L'IUT de Saint-Malo est attributaire d'une surface Recherche au sein même de la technopole ; c'est une structure bien identifiée comme Centre de Ressource Recherche de l'IUT de Saint-Malo, celle-ci représente en quelque sorte une extension de l'IUT de Saint-Malo qui rassemble la communauté la plus large d'universitaires en poste sur le site de Saint-Malo.

La présence sur le site d'une activité de Recherche active permet :

- D'irriguer les 3 départements de l'IUT en enseignants vacataires compétents issus des doctorants, ATER. C'est une nécessité compte tenu de la délocalisation du site de Saint-Malo.
- D'attirer de futurs enseignants universitaires dans le pays malouin par le fait que des doctorants ayant développé leurs travaux à l'IUT seraient en mesure de postuler à des emplois créés sur le site.
- De pouvoir disposer de ressources humaines compétentes pour faire face à des projets industriels locaux de type Recherche & Développement (bourse de Recherche CIFRE⁽³⁾)
- De créer une synergie locale Enseignement-Recherche facilitant à terme la création d'un nouveau département à l'IUT, de cursus Master, ou la mise en œuvre de licences professionnelles.

La création de cette lettre a vocation de vous faire découvrir les travaux de recherche initiés à l'IUT de Saint-Malo.

JJ MONTOIS
Professeur des Universités
Directeur de l'IUT de Saint-Malo

⁽¹⁾ Programme cadre de recherche et développement technologique

⁽²⁾ Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur

⁽³⁾ Convention Industrielle de Formation par la Recherche

Comment développer le transport maritime à courte distance?

Nélida Morvan - Thierry Morvan Université de Rennes 1 - IUT de Saint-Malo - Juillet 2009

Chaînes logistiques, acteurs portuaires et développement durable

Une chaîne logistique se compose d'un réseau d'organisations qui d'amont en aval sont engagées dans des activités et des processus de création de valeur prenant la forme de produits ou de services livrés au consommateur final. Ces chaînes logistiques se caractérisent par leur complexité (le nombre de produits à gérer, les délais d'approvisionnement, le maintien d'un service client élevé, ...). Leur préoccupation est de combiner au mieux des délais et des coûts aussi faibles que possible avec des niveaux élevés de qualité et de fiabilité.

Aussi, une **place portuaire** se définit au sein d'un réseau comme une entité à part entière, qui au regard de la modification des stratégies logistiques des chargeurs (mondialisation, externalisation, ...), se doit d'être capable de modifier son approche pour capter à long terme des trafics, elle ne doit pas être une simple rupture de charge, lieu de chargement/déchargement mais être capable de la valoriser :

- En développant des structures complexes de traitement des marchandises, telles que des plates-formes de massification de conteneurs pour redistribution locale. L'acteur portuaire apparaît comme un lieu particulier où s'opèrent des ruptures de charges plus ou moins complexes au sein d'une chaîne de transport multi-modale. Par conséquent, les acteurs portuaires se trouvent raccordés aux différents réseaux physiques que sont les voies routières, navigables ou ferroviaires.
- en proposant des services portuaires optimisés :
 - Le délai de transit court (l'efficacité de la manutention et des autres opérations du port...),
 - La fréquence du service et sa souplesse (réactivité face aux aléas),
 - Le coût du passage portuaire,
 - la sécurité des marchandises, etc.

Ainsi, les ports, au regard des exigences des chargeurs, ont connu de profondes mutations. En effet, si les ports sont apparus tout d'abord comme de simples lieux de passage obligé, ils sont devenus des **centres de transport intégrés et des plateformes logistiques** pour le

commerce international.

Or, les chaînes logistiques doivent devenir sociétales **notamment dans leur prise en compte d'une perspective de développement durable en particulier dans le domaine des transports** (multimodalité, limitations des kilomètres parcourus, des retours à vide, véhicules moins polluants, ...). Le transport routier est central dans les chaînes logistiques construites du fait de ces nombreux avantages pour répondre aux stratégies logistiques mises en place à l'heure actuelle. Environ 45 % des marchandises sont acheminées en Europe par le transport routier. En effet, le transport par route dispose d'un avantage compétitif important par rapport aux autres modes de transport. Cet avantage s'explique par une grande facilité et souplesse d'emploi (un transport porte à porte), par des conditions de coûts très intéressantes.

Une telle situation implique des coûts à la collectivité de plus en plus importants :

- D'un point de vue économique : Chaque jour 7500 km d'autoroute sont paralysées par des embouteillages (Commission Européenne, 2003) et l'OCDE estime que le coût de la congestion routière à 2 % du PIB des pays industrialisés, soit plus de 120 milliards pour l'UE.
- D'un point de vue écologique : 84 % de émissions de CO₂ sont imputables au transport routier, les émissions de CO₂ sont estimés à 207 g par tonne/km contre 30 g par tonne/km pour le transport maritime et 41 pour le transport ferroviaire

Ainsi se pose la nécessité de trouver des solutions comme le transfert vers la mer des marchandises pour répondre à l'engorgement des voies terrestres et aux préoccupations environnementales. Le Transport Maritime Courte Distance, segment particulier de la navigation maritime commerciale, représente une priorité politique aussi bien au niveau de l'Europe que de ses états membres comme une des solutions à ces enjeux sociétaux.

Le TMCD dans l'organisation des chaînes logistiques

Le TMCD, encore appelé Short Sea Shipping, n'est pas un mode de transport nouveau et regroupe des réalités très variées comme :

- Le cabotage national qui s'effectue entre deux ports d'un même pays ;
- Le **feeder**, le trafic de feeder permet au niveau d'un port dit « hub », d'acheminer les marchandises conteneurisées vers des ports secondaires,
- Les « **autoroutes de la mer** » qui permettent de répondre à une nouvelle logique visant à remédier à la congestion actuelle des transports par la route. Elles doivent reposer sur des trafics à haute fréquence, utilisant des navires rapides et une efficacité portuaire en terme d'infrastructures notamment

Le TMCD s'inscrit donc dans une relation intermodale. Par conséquent un des éléments importants de son développement est l'intégration dans les chaînes logistiques. Dans ce cas, l'acteur portuaire devient un lieu stratégique devant éviter de devenir un nœud bloquant, notamment en terme de délais de traitement de la marchandise et de pertinence des prestations offertes. En effet, si les ports ont répondu à la course à la productivité exigée par la massification des échanges internationaux, le TMCD nécessite une productivité au moins

identique mais avec des échelles de trafic plus réduites, une organisation des dessertes d'arrière pays, des liaisons avec des plateformes multimodales terrestres, ...

Par conséquent si des outils de transport performants sont indispensables, il faut aussi des acteurs spécialisés (armements, transitaires, transporteurs routiers, ...) construisant des réseaux complexes en créant des nœuds de massifications, des chaînes de transport rapides et respectant les délais imposés pour mettre en connexion les bassins industriels et les bassins de consommations.

Soulignons que dans les différentes liaisons envisageables, **les ports dits secondaires peuvent tirer une opportunité de ce type de lien** selon que l'on vise par exemple à optimiser le parcours routier ou le trajet maritime.

Cependant, il faut noter que les connexions routières avec les ports secondaires sont parfois problématiques, et leur localisation pénalisante.

Enfin, les ports pour accroître les prestations offertes et réduire les coûts de passage portuaire et leurs délais de transit doivent s'engager, comme le font déjà les autres acteurs de la chaîne logistique, dans une démarche collaborative. Aussi, le succès du développement du TMCD dépend notamment de la qualité des partenariats inter-portuaires construits, éléments de différenciation entre les ports.

Contact : **Thierry Morvan**
06.89.98.84.31

thierry.morvan@univ-rennes1.fr

COLLOQUES EN LOGISTIQUE :

- International Association of Maritime Economist 2010 Annual Conference
7-9 July, Lisbon, Portugal
"The quest for sustainable shipping and port industries"
- 8^{èmes} Rencontres Internationales de la Recherche en Logistique,
30 septembre et 1er octobre 2010 à Bordeaux

Problématique des partenariats portuaires pour le TMCD

L'engorgement en cours d'axes routiers de plus en plus fréquentés par les transports de fret, et la sensibilité croissante des populations aux problèmes de sécurité et d'environnement, ont conduit les pouvoirs publics nationaux et les instances européennes à étudier diverses solutions de transport alternatif au tout routier. C'est le cas du TMCD (Transport Maritime à Courte Distance, également appelé Short-Sea Shipping), dont les bureaux de promotion se multiplient et qui bénéficie de financements nationaux et internationaux (e.g. : programme Marco Polo).

Ces financements sont destinés pour l'essentiel 1) à étudier la faisabilité économique d'une substitution du transport maritime au transport routier pour un ensemble donné de flux de marchandises, 2) à compenser en phase de lancement de ligne le différentiel de coût éventuellement constaté en défaveur du mode maritime.

Certes, l'attractivité d'un mode de transport, et plus généralement d'un maillon de chaîne logistique, se mesure très souvent et très largement en termes de coût. Les études économiques préalables sont donc indispensables, et les aides au démarrage représentent de fait un atout indéniable, voire une condition nécessaire, au démarrage de lignes TMCD.

Toutefois, ces lignes ne seront viables sur le long terme, et donc le TMCD ne pourra servir de base à des reconfigurations de chaînes logistiques plus respectueuses de la sécurité et de l'environnement, qu'à condition de bénéficier d'un engagement suffisant en ce sens de la part de tous les acteurs impliqués : sur la base des engagements de trafics supplémentaires pris par les donneurs d'ordre industriels et/ou opérateurs de transport, les prestataires économiques et institutionnels des deux ports qui bornent un segment maritime doivent combiner leurs tarifs (droits de port, services portuaires dont manutention, ...) pour que le coût total de l'utilisation de leur relation, comparé à celui d'un trajet tout routier, soit à leur avantage.

L'un des principaux facteurs-clé de succès d'une politique de développement du TMCD tient alors à la qualité des partenariats inter portuaires conclus, non seulement dans le domaine opérationnel de la tarification et de la gestion des flux, mais aussi dans le domaine stratégique des investissements et de la gestion de la relation client.

C'est à l'étude de ces deux dimensions, opérationnelle et stratégique, des partenariats inter portuaires que s'attache un projet de recherche porté par une équipe associant chercheurs de l'ISEL (école d'ingénieurs en logistique de l'Université du Havre) et chercheurs du département GEA de l'IUT de Saint-Malo.

Charles Henri Frédolet,
Responsable du projet TMCD
Professeur à l'Université du Havre

