



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

## LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (FNTR)

Créée en 1933, la FNTR est une organisation patronale représentative des entreprises de transports routiers de marchandises et des activités auxiliaires. Elle compte 600 entreprises adhérentes dans les Hauts-de-France, soit 30.000 salariés, dont 70 % dans le secteur du transport routier de marchandises.

Sa politique professionnelle est fondée sur : la recherche de compétitivité, la prise en compte de l'environnement et le développement du numérique.

### CONTACT :

Fédération Nationale des Transports  
Routiers  
156, rue Léon Jouhaux  
CS20135  
59447 WASQUEHAL Cedex  
Tél : 03 20 66 89 89

## CAHIER D'ACTEUR FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

### CAP 2020 : UN ACCROISSEMENT DE L'ACTIVITE POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 2016, les entreprises du transport routier de marchandises, représentées par la FNTR, ont enregistré une augmentation globale de leur chiffre d'affaires de 1,5 %.

Dans ce contexte de bonne santé économique, la FNTR a à cœur de soutenir les projets de développement d'infrastructures qui bénéficient aux entreprises de transport routier de marchandises. L'extension du port de Dunkerque fait donc naturellement partie des projets soutenus par la FNTR. En effet, il offre une perspective supplémentaire de développement des activités de transport routier, notamment pour les entreprises locales.

CAP 2020, associé à d'autres projets d'envergure, que sont Calais 2015 et le Canal Seine Nord Europe, favorisera un certain nombre des activités de transports de marchandises de la FNTR.

Au-delà du transport routier, la FNTR considère que CAP 2020 est un projet porteur d'activité économique pour toute la région des Hauts-de-France.

# UNE AUGMENTATION GLOBALE DE L'ACTIVITÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

## DES EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE

Le transport routier de marchandises dépend du niveau d'activité économique global. Si les productions sont en hausse, constantes ou en baisse, cela se répercute sur les besoins en transports.

Aujourd'hui, la demande en transport de marchandises est en évolution positive. Cette augmentation de la demande contribue à l'essor continu du trafic maritime mondial qui a doublé en 20 ans, dépassant les 10 milliards de tonnes de marchandises en transit. Plus précisément, c'est le transport de marchandises par conteneurs qui a connu la plus forte progression avec une multiplication par 8 du trafic entre 1995 et 2014. Cet essor s'est logiquement et immédiatement répercuté sur le transport routier de marchandises. Pour répondre à cette demande qui ne cesse de croître, les transporteurs routiers doivent recruter du personnel. C'est pourquoi, pour les 3 ans à venir, la FNTR cherche à recruter et à former 2 300 salariés, dont 1 000 chauffeurs. Ce recrutement

devra se poursuivre pour répondre aux enjeux de CAP 2020 et sera bénéfique pour l'ensemble du territoire dunkerquois

## UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE SUR LES DEUX PHASES DU PROJET

Le projet 2020 CAP est un projet composé de deux phases qui, malgré une part plus faible de report routier qu'actuellement, bénéficieront à la filière routière. Dans un premier temps, la phase chantier générera de l'activité pour une grande partie des entreprises spécialisée dans le domaine des travaux publics avec l'approvisionnement en matériaux, matériels et personnels nécessaires. Dans un second temps et sur le plus long terme, la phase d'exploitation amènera un trafic croissant en termes d'EVP captés – 2,1 millions d'EVP supplémentaires sont attendus d'ici 2035 pour Dunkerque-Port – et donc une augmentation de l'activité pour les transporteurs routiers de marchandises qui chargeront une partie des marchandises conteneurisées pour les distribuer ensuite dans l'hinterland de Dunkerque.

# UN POTENTIEL DE REPORT MULTIMODAL MIS A PROFIT

## LA COMPLÉMENTARITÉ DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENTS DE MARCHANDISES

Les différents modes de transports de marchandises, qu'ils soient maritimes, fluviaux, ferroviaires ou routiers, sont intrinsèquement liés.

De plus, ces différents modes de transports de marchandises ne sont pas opposés les uns aux autres, ou en concurrence directe. Au contraire, ils sont complémentaires. Cette multimodalité doit s'entendre de manière globale et chacun des modes de transport doit trouver sa place en fonction de sa pertinence par rapport au circuit économique qu'il va servir. Par exemple, le transport routier concerne des trajets de moyenne distance, de 100 à 130 kilomètres en moyenne, tandis que les autres modes sont adaptés à de plus longues distances, de l'ordre de 200 à 250 kilomètres en moyenne.

Grâce à CAP 2020, cette intermodalité sera renforcée, permettant ainsi à chaque transporteur de conforter son efficacité et a fortiori sa rentabilité pour les marchés qui lui sont le plus adaptés.

## L'UTILISATION PLEINE ET ENTIÈRE DE LA PART MODALE DU FRET FERROVIAIRE

CAP 2020 est un projet d'ores et déjà inscrit dans une logique de multimodalité. Aujourd'hui, les projections montrent que la moitié des conteneurs au départ du port passeront par un autre mode de transport que la route.

La FNTR soutient Dunkerque-Port dans sa volonté de développer l'intermodalité. En effet, il est nécessaire que CAP 2020 ne soit pas un projet exclusivement routier, d'une part, pour des questions environnementales et, d'autre part, pour limiter l'augmentation de trafic sur les infrastructures routières. Il est donc essentiel que Dunkerque-Port développe les modes de transports alternatifs à la route, qui existent déjà mais qui ne sont pas utilisés dans leur capacité pleine, particulièrement le transport ferroviaire.

# UNE PRISE EN COMPTE DE L'ENSEMBLE DES TRAFICS ROUTIERS

## UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE EXISTANTE

L'infrastructure routière dans la région reçoit tous les types de trafics : trafic de marchandises, trafic de voyageurs, local, régional et international. Ces flux génèrent à certaines heures des difficultés de circulation, comme c'est en particulier le cas sur la métropole lilloise.

Les perspectives de report modal du projet CAP 2020 doivent permettre d'appréhender correctement l'ensemble de ces trafics sur une infrastructure qui n'a pas vocation à évoluer sensiblement dans les prochaines années. La montée en charge progressive des échanges dans le cadre de ce projet devra faire l'objet d'un suivi en lien avec les gestionnaires du réseau routier, afin d'éviter la saturation du réseau routier.

Sur les autoroutes A16 et A25 s'ajoute la problématique migratoire qui vient poser une difficulté non négligeable en termes de circulation. Même si cette situation est amenée à évoluer d'ici là, elle doit être prise en compte dans le cadre du développement du port de Dunkerque.

## UN LISSAGE JOURNALIER DE L'ACTIVITÉ POUR UN TRAFIC PLUS FLUIDE AUX HEURES DE POINTE

L'un des enjeux de CAP 2020 est de permettre le lissage de l'ensemble des activités maritimes sur une journée. A priori, ce lissage aura un faible impact sur l'infrastructure routière. Du fait de la répartition des flux de transports routiers sur la totalité d'une journée, les risques de congestions

sont beaucoup moins élevés. Cela nécessite une bonne organisation de la part du Port, des compagnies maritimes, des transitaires et des transporteurs, mais ne représente en aucun cas une difficulté supplémentaire.

Pour un transporteur routier, un embouteillage est synonyme de temps perdu, de productivité perdue et de coûts supplémentaires. Son objectif est donc d'éviter ces situations. Riverains comme transporteurs partagent donc le même objectif : trouver l'échappatoire à un embouteillage. Le transporteur peut recourir à deux alternatives : prendre un itinéraire moins engorgé ou circuler durant des périodes plus creuses.

La première alternative est la moins souvent utilisée du fait que les transporteurs routiers privilégient le réseau national structurant. Les routes secondaires sont moins pratiques et moins efficaces pour un poids-lourd en termes de temps, de coûts et d'émission de gaz à effet de serre.

La seconde alternative est privilégiée quand l'organisation logistique de la marchandise le permet. Les transporteurs peuvent choisir de circuler aux heures creuses ou durant la nuit si leur organisation propre et l'organisation de leur client le leur permet. Ainsi, ils évitent en grande partie les heures de pointes où la route est congestionnée. Le lissage de l'ensemble des activités portuaires sur toute la journée, annoncé par Dunkerque-Port permettra donc un lissage du transport routier. Cette solution permettra aux riverains comme aux transporteurs de ressortir gagnants.



# LE CHOIX DE LA SOLUTION ATLANTIQUE

La solution Atlantique paraît plus opportune que ce soit du point de vue de son coût que de la répartition de l'activité sur le réseau routier qu'elle engendrera.

Le projet CAP 2020 prend en compte une répartition des trafics : seulement 50 % du trafic de conteneurs sera véhiculé par la route. L'ambition est d'utiliser au maximum les autres modalités de transport (fluviales et ferroviaires) disponibles

sur le port. Il s'agit d'une recherche de complémentarité pour permettre une utilisation de l'infrastructure routière qui soit la plus efficace et la moins contraignante possible.

En renforçant l'intermodalité déjà effective à Dunkerque-Port et à travers le prolongement du quai existant, la solution Atlantique permet également de réduire les impacts environnementaux du projet.

## CONCLUSION

La FNTR ne peut porter qu'un regard favorable sur le projet d'extension du port de Dunkerque, dans la mesure où celui-ci entrainera un accroissement des activités de transport routier de marchandises. Le port de Dunkerque captera davantage de grands navires porte-conteneurs, dont le trafic est en constante hausse sur le marché maritime mondial. Ce développement d'activité pour Dunkerque-port permettra aux transporteurs routiers de la région de distribuer les marchandises conteneurisées dans tout l'hinterland dunkerquois. Ils participeront également à la phase chantier du projet par l'approvisionnement de matériaux utilisés dans le cadre des travaux d'aménagements.

La FNTR soutient également le port de Dunkerque dans sa volonté toujours plus poussée de capitaliser sur son fort potentiel de répartition multimodale des flux. Son objectif de lisser l'ensemble de l'activité portuaire sur 24 heures est également un point important pour la FNTR. Les activités de transport routier conteneurisé étant flexibles, cette solution permet une meilleure productivité horaire en évitant les moments de la journée où la circulation est plus délicate.

Le projet CAP 2020 est un projet portuaire capital pour le développement économique de la région Hauts-de-France. La FNTR apporte son soutien à Dunkerque-Port pour sa réalisation.