



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

Créée sous une autre appellation il y a plus de 30 ans, l'Association des utilisateurs de transport de fret représente les entreprises industrielles et commerciales de toutes les filières, dans leur rôle de donneur d'ordres aux acteurs du transport quels qu'ils soient (maritime, aérien, ferroviaire, fluvial, routier). Son objectif est de rendre le transport toujours plus fiable, plus sûr et d'en faire un véritable levier de compétitivité pour les chargeurs.

Aujourd'hui, l'AUTF compte 175 adhérents, parmi lesquels une trentaine de fédérations et d'associations régionales.

CONTACT :

AUTF - Association des Utilisateurs de Transport de Fret
91, rue du Faubourg St Honoré
75008 PARIS
Tél : 01 42 68 34 80

CAHIER D'ACTEUR ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET (AUTF)

CAP 2020 : UN PROJET PORTEUR DE NOMBREUSES OPPORTUNITÉS

En tant qu'association professionnelle regroupant des importateurs, des exportateurs, des décideurs et des prescripteurs de transports de marchandises en tout genre à l'échelle nationale, l'AUTF est légitime pour s'exprimer sur le projet CAP 2020 du port de Dunkerque.

Ce projet de grande ampleur aura, entre autres, des effets très positifs sur le développement des réseaux de transports fluvial, ferroviaire, maritime et routier. C'est pourquoi l'AUTF est particulièrement favorable à sa réalisation.

L'AUTF soutient également le port de Dunkerque dans ce projet car elle est convaincue que le port détient les atouts essentiels pour parvenir aux objectifs qu'il s'est fixés en inscrivant CAP2020 dans la continuité de l'extension du quai de Flandre : 2 millions d'EVP (unité de mesure du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire) supplémentaires par rapport au trafic actuel, 1,8 milliard d'euros de valeur ajoutée créés, 16 000 emplois supplémentaires, un report modal du trafic au profit du rail et du fluvial, etc.



LE PORT DE DUNKERQUE AUJOURD'HUI

Un acteur économique indispensable

Dunkerque-Port fait partie des trois grands piliers portuaires français aux côtés de Marseille et du Havre. Même si le GPMD est le moins connu, il n'en reste pas moins qu'il est reconnu à l'échelle internationale comme un port fiable, rapide dans la gestion des flux et à l'écoute de ses clients. Il s'agit là de trois atouts essentiels pour son développement.

Par ailleurs, les terminaux de Dunkerque-Port sont très proches d'un vaste tissu industriel. En effet, un grand nombre de chargeurs se trouvent à proximité du port. Celui-ci dispose d'un hinterland puissant : les marchandises et les consommateurs sont présents sur son territoire.

Pour l'AUTF, ce fort ancrage régional de Dunkerque-Port représente donc des opportunités de marchés de transports de marchandises depuis le port vers son hinterland et inversement.

Une situation géographique singulière

La situation géographique du port de Dunkerque est porteuse à la fois d'avantages indéniables et d'un inconvénient de taille.

Les avantages relèvent du fait que Dunkerque-Port se situe :

- à 90 minutes de navigation de la 2ème route maritime mondiale (600 navires en transit par jour dans la Manche), alors que les ports belges et hollandais se trouvent à 7 heures, voire 15 heures, de distance (aller-retour) de celle-ci ;
- au centre du triangle des métropoles européennes Londres-Paris-Bruxelles ce qui le situe au cœur d'un bassin de 80 millions de consommateurs dans un rayon de 350 km ;
- sur le corridor fret mer du Nord – Méditerranée qui lui permet une évacuation massifiée de ses marchandises vers le cœur de son hinterland.

Cependant, ce positionnement privilégié fait qu'il se trouve également à proximité de ses concurrents les plus puissants : les ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Hambourg.

Un timing idéal pour anticiper le développement du Port

A l'heure actuelle, Dunkerque-Port n'a pas encore atteint ses capacités maximales. Cela lui permet d'anticiper l'accroissement de ses capacités d'accueil sereinement, sans être à saturation et sans déprécier sa qualité de service. Cependant, les activités du port sont en constante évolution. Il serait donc risqué d'attendre davantage pour prévoir son développement.

Pour exemple, le port d'Anvers, principal concurrent de Dunkerque est quant à lui déjà arrivé à saturation. Il connaît donc d'importants problèmes d'augmentation des tarifs et de congestion. La marchandise en transit par le port d'Anvers en souffre, les problèmes sont plus longs à se résoudre, ce qui crée d'importantes difficultés logistiques pour les chargeurs.

A Dunkerque, le moment est donc idéal pour réfléchir au projet CAP 2020 et anticiper les aménagements futurs du port.

LA NÉCESSITÉ DE SE TRANSFORMER

Un marché mondial en mutation

Depuis plusieurs années les ports maritimes connaissent une baisse structurelle de leurs recettes dans des filières historiques. En effet, la rente pétrolière, qui a nourri un très grand nombre de ports pendant de nombreuses années, va se tarir petit à petit. L'économie des ports ne peut désormais plus uniquement reposer sur cette activité historique.

Par ailleurs, les alliances maritimes sont de plus en plus puissantes et la taille des navires ne cesse de croître. La filière des conteneurs qui a connu une très forte hausse (multiplication par 8 du trafic conteneurs ces 20 dernières années) est dans une phase de massification et les prévisions de croissance la placent comme une filière d'avenir.

Face aux mouvements du marché maritime mondial, aux baisses des recettes structurelles et à la hausse du trafic conteneurs, le port de Dunkerque doit réagir et s'adapter. CAP 2020 est donc une réponse adéquate.



Une volonté politique affirmée

En 2013, le gouvernement français a lancé une stratégie nationale de développement portuaire dans le but de faire de la France, une place de premier rang dans le commerce maritime européen. Cette stratégie encourage le développement de l'activité logistique et de conteneurs afin de relocaliser la valeur ajoutée captée par les ports voisins sur le territoire français.

4 ans après, cette stratégie a été récemment réaffirmée et renforcée par Edouard Philippe, Premier Ministre Français, lors des Assises de la mer. Cette politique ambitieuse est nécessaire car aujourd'hui, plus de la moitié du marché potentiel de proximité reste à capter par le port de Dunkerque. En effet, les ports belges et néerlandais traitent 1,5 million d'EVP à destination du marché français, alors que ce volume pourrait directement transiter par Dunkerque-Port.

SE TRANSFORMER EN CAPITALISANT SUR SES ATOUTS

Une desserte et une évacuation massifiées

Le projet CAP 2020 prévoit de multiplier la part des conteneurs dans l'activité du port de Dunkerque par 4 en 20 ans, passant ainsi de 7 % en 2016 à 28 % en 2035. Cette augmentation du trafic conteneurs au sein du port suppose une desserte massifiée, pour l'accueil des plus grands navires porte-conteneurs au monde (16.50 mètres de tirant d'eau et 400 m de long), mais aussi une évacuation massifiée, notamment par le fret fluvial et ferroviaire. En effet, avec une telle augmentation de volumes de conteneurs, l'évacuation ne pourra pas se

faire uniquement par la route. C'est pourquoi, tant au niveau opérationnel qu'environnemental, CAP 2020 prévoit d'évacuer 7 % de son volume de conteneurs par la voie fluviale et 16 % par la voie ferrée, réduisant ainsi de 30 % la part de conteneurs évacuée par la route. L'AUTF y voit un enjeu bénéfique pour les chargeurs qui pourront ainsi diversifier leurs activités fret au départ de Dunkerque-Port.

Pour l'AUTF, développer la filière conteneurs à Dunkerque-Port est indispensable. Cependant, cela doit se faire en réfléchissant aux services, aux moyens de transports et de desserte associés au type de marchandises conteneurisées. Ainsi, un travail approfondi avec les équipes commerciales compétentes est indispensable afin de concentrer les efforts dans les secteurs stratégiques. Par la suite, une spécialisation du port par secteur ou par desserte pourra également être envisagée afin de capter des marchés spécifiques et de les conserver sur le long terme.



Un port fiable et reconnu

Dunkerque-Port entretient depuis de très longues années de bonnes relations avec les partenaires locaux du secteur portuaire, notamment les acteurs économiques et les syndicats. Cette bonne entente contribue largement à sa compétitivité et à sa fiabilité au niveau international. Selon l'AUTF, avec CAP 2020, Dunkerque-Port va devoir assurer et maintenir cet avantage concurrentiel afin de garantir sur le long terme l'attractivité du port de Dunkerque.

Un attention particulière : les conséquences du Brexit sur l'activité portuaire

Les conditions de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne ont récemment été négociées. Or cette nouvelle situation politique n'est pas sans enjeu pour le trafic maritime. Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne entraînera une augmentation des contrôles de marchandises et de passagers aux frontières.

Dans ce nouveau contexte, Dunkerque-Port deviendra une frontière, ce qui pourra engendrer ralentissements et congestions, dus à l'augmentation des contrôles. C'est pourquoi il est important que cet enjeu soit bien pris en compte dans l'organisation physique et commerciale du port de Dunkerque au travers du projet CAP 2020.

CAP 2020 : UN PROJET ADAPTÉ ET BÉNÉFIQUE

Un projet, plusieurs étapes

Le projet CAP 2020 comporte deux phases de réalisation. La première consiste en la création de deux nouveaux postes à quai dans le prolongement du quai de Flandres. La deuxième phase prévoit la création de deux postes à

quai supplémentaires dans le prolongement de ceux de la première phase. Cette deuxième phase d'aménagement se déclenchera dès 1,5 million d'EVP atteints. Ce phasage permet ainsi d'adapter les investissements aux évolutions du trafic dans le but de sécuriser le déploiement du projet. L'AUTF considère donc que la réalisation du projet CAP 2020 en deux phases est particulièrement intéressante et adapté au contexte économique portuaire.

Un projet bénéfique pour l'économie régionale

CAP 2020 est un projet de développement pour le port de Dunkerque mais également pour l'ensemble de la région qui l'entoure. En effet, le marché du conteneur est un marché porteur d'emplois : 1 million d'EVP traités équivaut à 6 000 emplois directs et indirects (valeur de référence de la Banque mondiale) principalement dans le secteur de la logistique et du transport de marchandises.

Toutefois, pour que les retombées du projet CAP 2020 soient réellement bénéfiques à la région des Hauts-de-France, Dunkerque-Port devra veiller à ce que l'augmentation de son trafic de conteneurs ne se fasse pas au détriment des autres ports français. En effet, la proximité des ports de Dunkerque et du Havre, pourrait être perçue comme un risque. Dunkerque-Port doit donc chercher à capter les trafics qui lui échappent et bénéficient aux ports du Benelux alors qu'ils sont à destination du marché français. Il s'agit d'environ 1,5 million d'EVP.

CONCLUSION

En définitive l'AUTF est très favorable au projet d'extension du bassin de l'Atlantique du port de Dunkerque. Celui-ci a les atouts essentiels pour mener à bien ce projet et le timing est idéal : contrairement à ses concurrents, Dunkerque-Port n'est pas encore arrivé à saturation ce qui lui permet d'accroître ses capacités d'accueil futures avec suffisamment d'anticipation.

L'AUTF souligne également l'importance de veiller à préserver les atouts du port de Dunkerque : une desserte et une évacuation massifiée bien organisée et d'excellentes relations tissées avec les partenaires locaux.

Enfin, CAP 2020 apportera des retombées économiques positives considérables tant pour le port que pour son hinterland. En cela, CAP 2020 est un projet d'avenir que l'AUTF souhaite voir se concrétiser.