



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



## UNION MARITIME ET COMMERCIALE DU PORT DE DUNKERQUE

Fondée le 14 Janvier 1901, l'Union Maritime et Commerciale de Dunkerque regroupe l'ensemble des familles de métiers possédant une activité en relation avec le Port : Association des Consignataires et Agents Maritimes (ACAM), Association des Transitaires des Hauts de France, Syndicat Professionnel des Entrepreneurs Maritimes de manutention (SPEM), Syndicat de l'Armement français, Association des Entreprises de Services, le Groupement des Industriels Importateurs de Pondéreux (GIIP). Tout récemment, une Famille dédiée aux Transporteurs usagers du port a été créée.

Notre mission principale est de défendre les intérêts généraux des activités de notre Port pour maintenir, voire développer le trafic maritime dans ce but, nous recherchons toutes les synergies en travaillant avec diverses fédérations professionnelles comme le MEDEF, la CCI,...

En terme de chiffres, l'UMC regroupe 77 membres appartenant à 64 entreprises représentant environ 1750 salariés. Les adhérents du GIIP qui représentent à eux seuls plus de 5 000 emplois ne sont pas inclus dans ce chiffre.

## CAHIER D'ACTEUR DE L'UNION MARITIME ET COMMERCIALE DU PORT DE DUNKERQUE

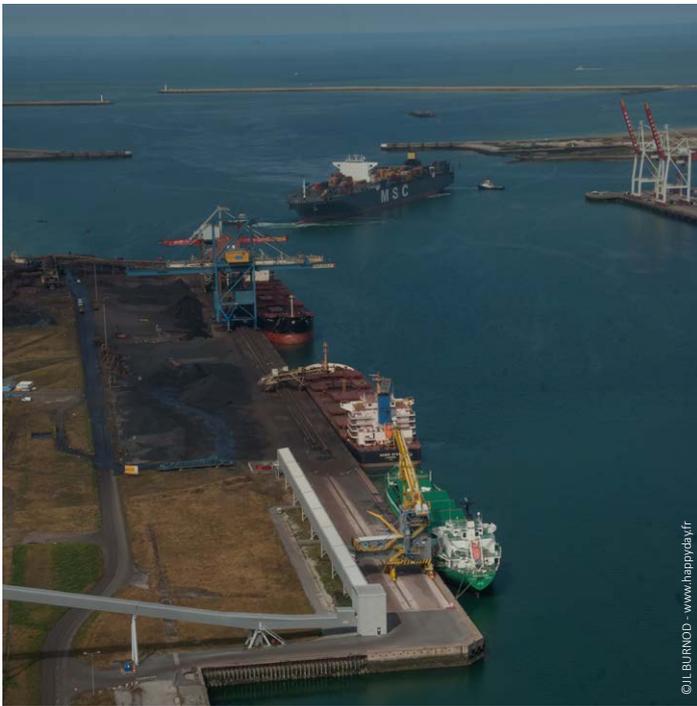
### LE PROJET STRUCTURANT POUR L'AVENIR DU PORT DE DUNKERQUE : L'EXTENSION DU BASSIN DE L'ATLANTIQUE

Depuis de nombreuses années maintenant, les professionnels portuaires attendent avec impatience le débat public portant sur la création de nouvelles infrastructures qui permettront le développement de la filière conteneurs et par conséquent des services logistiques associés. Ce projet est le résultat de plusieurs années d'échanges avec le Grand Port Maritime Maître d'Ouvrage, les responsables politiques et les industriels du territoire. Devant les enjeux de développement économique et territorial, nous partageons l'ambition de doter la région Hauts-de-France d'un outil portuaire et logistique moderne et performant en soutenant inconditionnellement la continuation du bassin de l'Atlantique dans son ensemble.

#### UN CONTEXTE ET UNE RÉELLE OPPORTUNITÉ

Historiquement, le port de Dunkerque s'est appuyé sur le développement de son tissu industriel pour accroître son activité. Malheureusement, au cours des dix dernières années, la fermeture de plusieurs industries a induit la disparition de près de 15 millions de tonnes de trafic compensée que très partiellement à ce jour par les nouvelles implantations. C'est ainsi que contrairement aux ports du Benelux, Dunkerque n'a pas pris le virage du conteneur dans les années 90.





## UNE AMBITION ET UNE ADAPTATION NÉCESSAIRES AUX NOUVEAUX SCÉMAS LOGISTIQUES MONDIAUX

Pour ne pas être relégué à un rôle de port de feeding, Dunkerque doit se doter d'infrastructures capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs de 22 000 EVP. En effet, en vingt ans les échanges maritimes ont doublé avec dans les quinze dernières années une explosion des trafics conteneurisés en raison bien évidemment de la croissance annuelle à deux chiffres de l'industrie manufacturière asiatique, principalement en Chine, mais aussi d'un choix par les chargeurs de conteneuriser une grande partie des marchandises transitant jusqu'alors en cale sur des navires classiques ou spécialisés (frigo par exemple). Qui aurait envisagé à la fin des années 90 voir du cuivre, des produits sidérurgiques, du sucre, de la pâte à papier et même des marchandises en vrac être empotés dans des conteneurs pour être acheminés ?

Idéalement situé géographiquement à 1 heure de route du détroit du Pas-de-Calais par un chenal large et en eaux profondes permettant l'accès à des navires de 20 mètres de tirant d'eau, disposant d'une réserve foncière de plus de 3 000 hectares aménageables et au cœur d'un territoire situé dans le triangle Londres, Paris et Bruxelles de plus de 80 millions d'habitants, il apparaît pourtant que notre Port dispose de réelles possibilités de développer cette activité conteneur.

Si l'on ajoute l'excellente desserte multimodale, que ce soit ferroviaire avec une connexion directe à l'artère Nord Est faisant de Dunkerque le premier pôle de fret français, fluviale avec le canal à grand gabarit, et routière avec un accès direct à l'A16 et l'A25, il devient évident qu'il existe une réelle opportunité qu'il convient de saisir absolument d'autant plus qu'elle offre des possibilités d'acheminement à faible impact environnemental tant en circuit long qu'en circuit court.

L'ensemble des adhérents de l'UMC représente une grande partie des acteurs du bassin industrialo-portuaire Dunkerquois. Notre force est notre capacité à rechercher systématiquement des solutions malgré les divergences économiques ou concurrentielles dans le respect de chaque entreprise. L'exemple le plus significatif est la paix sociale maintenue depuis 25 ans entre les entreprises de manutention et les dockers grâce à un dialogue social moderne et constructif. Nous savons que nous disposons d'ores et déjà de services portuaires performants et efficaces adaptés à la réalisation et à l'exploitation de ce projet tant pour l'accueil des navires que pour le traitement des conteneurs et des marchandises.

2

Cette tendance au « tout conteneur » ne semble pas prête à s'arrêter puisque plusieurs études prévoient un doublement du trafic dans le Range Nord d'ici 2035. L'ambition du Grand Port Maritime est de se doter d'infrastructures lui permettant d'augmenter ses capacités d'accueil. Leurs réalisations seront nécessaires si nous voulons être en mesure de profiter de la croissance annoncée tant sur la taille des navires que sur l'accroissement des volumes. En effet, la course au gigantisme que se livrent les armateurs se poursuit avec sur la seule année 2017, la commande de 6 unités de 21 000 EVP par l'armement OOCL, 11 de 22 000 EVP par MSC et tout récemment 9 de 22 000 EVP par le groupe CMA CGM.

En proposant à terme de réaliser 2000 mètres de quai supplémentaires offrant un tirant d'eau de 16,5 mètres extensible à 18 mètres, un cercle d'évitage de 650 mètres, et de pré aménager les terre-pleins sur 600 mètres de profondeur en les reliant au réseau routier et ferroviaire, le projet proposé répond parfaitement à l'adaptation nécessaire du port de Dunkerque face à la course au gigantisme lancée par les armements majeurs du secteur et aux besoins identifiés en regard de la croissance annoncée des volumes.

Au-delà de cette croissance mondiale des flux conteneurisés, il existe de réels potentiels de captation des trafics existants qui empruntent actuellement les ports du Benelux. Nul ne peut se satisfaire de voir 2 millions de conteneurs ne faire que transiter sur les routes de la région Hauts-de-France en provenance ou à destination d'opérateurs français pour passer par ces ports concurrents et échapper ainsi aux ports nationaux.

Pour réussir ce défi, il faut rendre Dunkerque plus attractif et plus compétitif que ses concurrents du Benelux. Après avoir obtenu l'autoliquidation de la TVA à l'importation, négocié l'harmonisation des THC, mis en place un Cargo Community System ouvert aux professionnels du transport des Hauts de France, modernisé ses installations de contrôle sanitaire, la communauté portuaire soudée dont font partie les membres de l'Union Maritime est certaine que ce projet permettra de renforcer les parts de marché du port de Dunkerque sur le Range Nord.

## UN CHOIX D'ALTERNATIVE ASSUMÉ ET INDISCUTABLE

Après une étude approfondie, l'ensemble des professionnels portuaires adhérents de l'Union Maritime s'est prononcé en faveur de la solution d'extension du bassin « Atlantique ». Dans le but recherché de développement de la filière conteneurs, cette extension est plus pertinente que la variante « Baltique » car elle permet notamment de créer des synergies entre les opérateurs de terminaux comme par exemple la mutualisation des portiques, et de diminuer les temps de brouettage pour les opérations de transbordement. Au delà du surcoût considérable, la variante « Baltique » est moins adaptée en termes de sécurité des navires (amarrage des navires à un quai d'orientation travers au vent dominant de SW décostant), et empiétant sur un milieu naturel primaire très diversifié où subsistent des espèces floristiques et d'amphibiens protégées, avec également de nombreux passe-reaux migrateurs.

## UN PROJET RESPECTUEUX DE SON TERRITOIRE

Les industries installées sur le territoire portuaire dunkerquois génèrent la plus grande partie des trafics qui représente le socle le plus important de l'activité. Les professionnels portuaires ont toujours été très attentifs aux attentes et besoins de ces industries, tout particulièrement ceux de ArcelorMittal, en soutenant en son temps le projet d'extension du terminal multivrac, la mutation du quai céréalier, ... et plus récemment la création de l'appontement Nord du QPO prévu dans le projet de Cap Port Ouest. Aucun de ces projets ne s'est fait au détriment d'une industrie locale et sont tous complémentaires. Ils répondent à une vision stratégique à long terme, comme le fait parfaitement le projet CAP 2020.

Sur le sujet de l'environnement, on ne peut que se féliciter de la proposition du GPMD tant pour la phase des travaux (dragage notamment), que pour la phase d'exploitation, sur les mesures compensatoires visant à préserver la biodiversité du site et à limiter les impacts sur le milieu naturel, terrestre et marin. Indiscutablement, c'est un projet responsable : il prend en compte l'ensemble des enjeux environnementaux et s'inscrit parfaitement dans le Plan d'Aménagement et Développement Durable du port.

## DES RETOMBÉES POUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PAR LA CRÉATION D'UN CERCLE VERTUEUX

Actuellement CMA CGM, en proposant une escale hebdomadaire de son service phare FAL1 en premier port continental touché à l'import, soutient le développement du port et montre ainsi sa confiance en Dunkerque. Dès 2019, l'allongement en cours du quai de Flandre visant à la création d'un poste à quai supplémentaire pour les porte-conteneurs de type triple E permettra à d'autres alliances, en évolution perpétuelle, de venir à Dunkerque. Dans la même logique, il est indiscutable que CAP 2020 amplifiera encore cette capacité à accueillir de nouvelles lignes, à proposer de nouvelles destinations et donc à offrir de nouveaux services. La conséquence sera un rééquilibrage de la concurrence que nous livrent les ports du Benelux, permettant d'accroître les parts de marché de notre port pour les marchandises transitant dans le détroit du Pas-de-Calais.

Les conditions optimisées et modernes d'accueil des navires, des opérations de manutention et d'évacuation des conteneurs, la localisation des plates-formes logistiques au plus près des quais, feront de Dunkerque l'interface maritime naturelle de la région Hauts-de-France, mais aussi pour la région Grand Est.



L'augmentation du volume de conteneurs permettra de dynamiser les trois types de transport modal liés au port. Aux emplois créés dans le secteur du transport routier, viendront s'ajouter ceux des opérateurs ferroviaires et de la batellerie. Au-delà, l'utilisation des dessertes ferroviaires et fluviales, loin d'être à saturation aujourd'hui, sera optimisée, permettant ainsi de renforcer la place de leader qu'occupe Dunkerque. Nul doute que les schémas logistiques proposés grâce à la combinaison innovante de ces trois modes de transport, orienteront les choix des commissionnaires de transport et des chargeurs vers Dunkerque. Avec la nouvelle infrastructure du projet CAP 2020, notre port sera en mesure de proposer des solutions logistiques innovantes améliorant sensiblement les transit-time et la compétitivité, tout en diminuant l'empreinte carbone des marchandises transportées. De plus, l'ensemble des autres acteurs portuaires Dunkerquois pourra bénéficier de cette nouvelle offre.

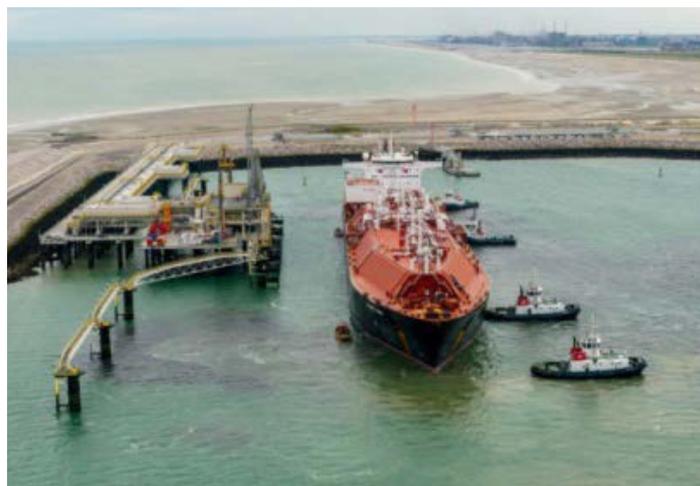
Enfin, et c'est le point le plus important pour l'ensemble des professionnels portuaires, ce projet permettra de créer de nombreux emplois sur le territoire Dunkerquois. Les chiffres présentés par le Maître d'Ouvrage utilisant des ratios communément admis, sont cohérents.

Tous les secteurs seront concernés : au delà des métiers portuaires (manutention, services portuaires, agences de consignation, commissionnaires de transport, transporteurs routiers, bateliers,...) et de la logistique, c'est l'ensemble de la région Hauts-de-France qui bénéficiera des retombées économiques de cette création de nouveaux postes à quai.



Dans un monde où les évolutions sont de plus en plus rapides et brutales, la stratégie de gestion d'un port doit prévoir une diversification de ses trafics socles pour éviter de subir trop fortement les à coups de fonctionnement de telle ou telle filière, inhérents au modèle économique dans lequel nous vivons.

Le projet CAP 2020, en développant la filière conteneurs, s'inscrit dans cette stratégie et représente un enjeu essentiel pour le port de Dunkerque. Toute la place portuaire souscrit entièrement à l'objectif permettant à terme d'accueillir six navires porte-conteneurs de dernières générations. Les retombées seront multiples et bénéficieront à l'ensemble des trafics générés par les acteurs économiques portuaires. Nul doute par exemple que l'annonce récente du groupe CMA CGM de doter ses futurs porte-conteneurs de 22 000 EVP d'une motorisation au gaz naturel liquéfié, permettra de réduire considérablement l'empreinte carbone des marchandises transportées mais aussi de créer de nouvelles opportunités de développement pour le Terminal Méthanier de Dunkerque.



Avec ce projet, le port de Dunkerque deviendra lisible au plan européen et même mondial, attirant ainsi plus facilement les lignes maritimes. Les recettes supplémentaires générées permettront de continuer d'investir pour consolider les trafics existants, voire développer de nouvelles filières, mais aussi d'améliorer la compétitivité des coûts de passage portuaire.

Au delà d'un vecteur indiscutable de développement structurant pour l'avenir du territoire dunkerquois et de la place portuaire, de retombées économiques bénéficiant à l'ensemble de la Région Hauts-de-France, les professionnels portuaires - en soutenant inconditionnellement le projet d'extension du bassin de l'Atlantique - souhaitent que les générations futures du Dunkerquois puissent travailler grâce à une activité du port à forte valeur ajoutée et s'inscrivant dans un schéma de développement durable. Ils sont persuadés qu'en dotant le Nord de la France d'un outil logistique et portuaire moderne, cet objectif sera atteint.