



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017

## ATHF

Association des Transitaires  
des Hauts-de-France

représente les Commissionnaires de transports maritimes ou aériens (à l'exclusion des transporteurs routiers), les commissionnaires en douane et Transitaires situés dans la région des Hauts-de-France.

L'un de ses buts statutaires principaux est de "rechercher, dans l'intérêt général, tous les moyens de nature à lutter efficacement au point de vue du trafic international contre la concurrence des ports étrangers".

Sous la dénomination rapide de "Transitaires", ces Professionnels - facilitateurs reconnus du commerce extérieur - sont de véritables Organismes de Transport International, qui accompagnent et conseillent leurs clients importateurs/exportateurs pour toutes leurs opérations de transport, logistique, douane et autres opérations réglementaires.

Organiser le transport, c'est bâtir un pont entre les produits et les marchés, grâce à une organisation en réseau dans le monde entier.

44-46 rue du Leughenaer  
59140 Dunkerque

## CAHIER D'ACTEUR ATHF

### CAP 2020 : UNE DEMANDE FORTE DES ORGANISATEURS DE TRANSPORT INTERNATIONAL

#### LES TRANSITAIRES ET LA LOGISTIQUE INTERNATIONALE

Le Commissionnaire de Transport ou "Transitaire" a pour mission d'assurer le passage (transit) de la marchandise d'un point A à un point B pour le compte d'un Client Exportateur ou Importateur dans des conditions optimales de service et de coût.

Pour réaliser ce transit, il lui faut mettre en œuvre une "logistique" au meilleur rapport qualité/prix. Cette logistique comprend un ensemble de prestations qui, dans le cas d'une exportation en conteneur par voie maritime par exemple, sont chronologiquement et synthétiquement les suivantes :

Si la marchandise est déjà emballée et peut remplir complètement un conteneur, un conteneur vide - qui fera office d'emballage supplémentaire standardisé apte à remplir proprement les cellules des navires porte-conteneurs - sera "positionné" chez l'Exportateur pour être "emporté" afin de rejoindre le navire pour chargement.

Ce "positionnement" ou "pré-transport" pourra s'effectuer par route, par barge fluviale, ou encore par train ; le mode étant choisi en fonction de la meilleure pertinence économique susceptible de comporter également un aspect environnemental.



Si la marchandise ne peut pas faire l'objet d'un conteneur complet à elle-seule, elle est alors regroupée avec d'autres chez des Transitaires "Groupeurs" à même d'offrir toutes les prestations physiques de groupage en conteneurs, voire d'emballage au besoin ainsi que le cas échéant d'autres prestations complémentaires à valeur ajoutée (fumigation, etc...). Des plateformes de groupage renommées sont ainsi implantées historiquement sur le port de Dunkerque et constituent, entre autres avantages, l'un des atouts indéniables des Entreprises de Transit localement présentes.

Le conteneur complet arrivant de l'intérieur ("hinterland") ou le conteneur de groupage empoté localement doivent ensuite gagner le navire pour y être embarqués. Il s'agit du "passage" ou "transit portuaire" de la marchandise qui doit répondre à des impératifs bien précis en termes de réglementation (Douane notamment) et de sûreté / sécurité (poids des conteneurs, nature de la marchandise éventuellement dangereuse).

Généralement agréés en Douane, les Commissionnaires de Transport / Transitaires sont à même de répondre aux exigences réglementaires et de traçabilité de la marchandise tant vis-à-vis des Administrations concernées qu'à l'égard de l'Exportateur.

Pour cela, ils s'appuient sur le CCS (Cargo Community System), système informatique communautaire mutualisé entre les différents acteurs de transport et manutention de la chaîne logistique : Commissionnaires de Transport / Transitaires - Manutentionnaire / Opérateur de Terminal qui réceptionne les conteneurs pour embarquement - Armateur / Transporteur maritime / et son Agent représentant local pour le transport maritime du conteneur. Le CCS étant bien évidemment en prise avec les Services régaliens tels que la Douane, le Port / Capitainerie, les Services vétérinaires/ phytosanitaires, des plateformes intérieures telles que Lille Conteneurs Terminal et Dourges. Il s'agit d'une formidable base de données interactive entre les différents maillons agréant et restituant les informations nécessaires pour un passage portuaire de la marchandise aussi fluide et sécurisé que possible.

La cinématique "Export" qui vient d'être très sommairement décrite avec le rôle des Commissionnaires de Transport / Transitaires se retrouve, comme pour les autres intervenants, à l'Importation, le navire constituant dans ce cas le point

de départ d'une chronologie inverse : navire à quai / déchargement des conteneurs / transit portuaire des conteneurs / dégroupage ou transport du conteneur jusqu'au réceptionnaire Importateur. Avec là aussi, tous les services à valeur ajoutée susceptibles d'être proposés localement (entreposage, assemblage de lots, dispatching, etc...).

## DES ATOUTS A RENFORCER POUR UN RANG QUE DUNKERQUE MERITE

### Le constat

Les Transitaires de la place portuaire dunkerquoise ont toujours voulu offrir les prestations répondant aux besoins des Clients Importateurs et Exportateurs se situant dans la zone géographique d'attraction naturelle des flux censés passer en bonne logique par le port de Dunkerque.

Si une situation géographique propice des Clients pouvait laisser espérer une captation naturelle de leurs flux par la place de Dunkerque, cette logique s'est trouvée contrariée par plusieurs facteurs.

Certes Dunkerque a pu tirer parti de son positionnement favorable de par l'histoire en ce qui concerne les DOM TOM et l'Afrique, ainsi que de la présence de la sidérurgie sur l'eau et d'autres activités industrielles. Cela s'est notamment traduit dans le transport conventionnel (non conteneurisé).

En revanche, le développement exponentiel de la conteneurisation, favorisé par la montée en puissance des flux sur l'axe Est/Ouest, et en particulier avec l'Asie, n'a pas été pris en compte suffisamment tôt et avec toute la lucidité qui aurait dû s'imposer.

De fait, les transporteurs maritimes (armateurs) ont choisi des ports à même de les accueillir plus favorablement et de pouvoir remplir ainsi leurs navires porte-conteneurs. La taille de ces derniers ne faisant qu'augmenter dans un souci d'économie d'échelle, ces mêmes armateurs ont concentré leurs escales dans des ports du Benelux qui se sont dotés d'infrastructures capables de gérer l'effet volume.

Si la taille des navires n'est aucunement un problème pour le port de Dunkerque en accès direct et profond à la mer, c'est en revanche bien le manque d'escales dans notre port qui nuit à la capacité d'attirer des volumes via celui-ci.

C'est ainsi que les Transitaires locaux ont été réduits par la force des choses à privilégier les flux leur permettant d'assurer leur existence, et ont bien souvent dû se résoudre à orienter vers d'autres ports des trafics que le port de Dunkerque ne pouvait traiter, faute d'escales et d'infrastructures suffisantes. Dans cette configuration, il n'est pas anormal qu'Anvers se targue d'être "le 1<sup>er</sup> port français", ce qui reste plus que difficilement acceptable et antinomique avec la volonté gouvernementale de favoriser les 3 ports nationaux d'intérêt européen et international, celui de Dunkerque étant considéré comme "tête de pont" de la façade Mer du Nord.

## Les efforts déployés pour participer au développement du port

L'intérêt des Transitaires locaux étant tout naturellement de favoriser dans la mesure du possible le passage de leurs flux via le port où ils sont installés, ils se sont inscrits dans toutes les démarches visant à améliorer les conditions de ce passage.

Il a ainsi été identifié les raisons pour lesquelles des trafics de notre hinterland échappent au port de Dunkerque, au profit des ports du Benelux. Des freins ont été levés en conséquence.

Après des mois d'efforts initiés et coordonnés par l'Union Maritime et Commerciale de Dunkerque, la distorsion concernant la liquidation de la TVA à l'Import en notre défaveur a pu être gommée.

Les contrôles vétérinaires et phytosanitaires ont été améliorés grâce à une infrastructure mieux adaptée, et à une Equipe dotée d'un esprit plus "commercial".

Ce même esprit partenaire et résolument progressiste a été développé avec la Douane locale, soucieuse de participer au développement de l'activité portuaire. Des procédures simplifiées comme la Procédure Fluvio Maritime ont été mises en place, participant de surcroît au report modal.

Il en est de même avec un système de mutualisation des coûts pour que les chargements / déchargements des barges fluviales soient plus attractifs.

## Une ouverture et une opportunité régionale

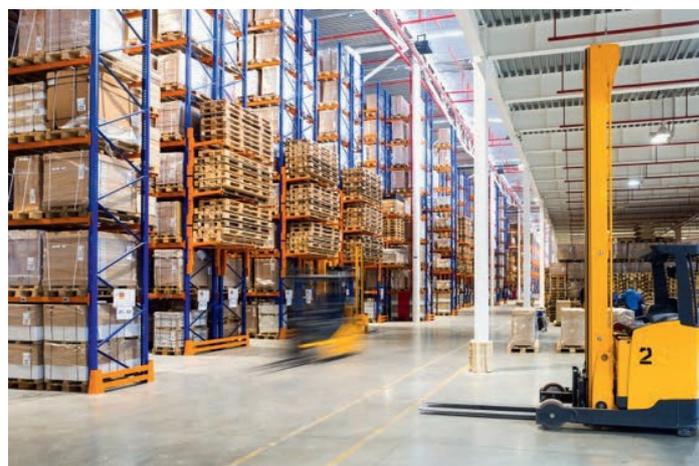
Par ailleurs, les Transitaires dunkerquois ont bien compris que le cercle vertueux de la croissance passait par un élargissement du périmètre d'action communautaire.

C'est ainsi que leur Syndicat professionnel des Transitaires du port de Dunkerque est devenu l'Association des Transitaires des Hauts de France, suivant en cela l'évolution de l'entité de gestion du CCS dans lequel ils sont tout particulièrement impliqués, devenu la société "CCS Hauts de France".

Celle-ci propose dorénavant l'accès au CCS Dunkerque à tout Transitaire installé ou domicilié dans la région des Hauts de France.

## DES SUCCES A CATALYSER

Toutes ces améliorations ont d'ores et déjà provoqué un appel d'air salubre puisque des Transitaires jusqu'alors extérieurs à la place dunkerquoise historique se positionnent pour rapatrier des flux des ports du Benelux vers le port de Dunkerque, en s'installant pour certains à Dunkerque.



Il faut absolument profiter de cette dynamique pour la catalyser avec celle du projet CAP 2020.

A défaut, tous les efforts entrepris d'arrache-pied par les Professionnels seraient réduits à néant et ils seraient condamnés à disparaître ou à être délocalisés.

Il s'agit en effet de renforcer les implantations locales, voire régionales, pour le bénéfice de l'économie territoriale.

## Une offre conteneurs à améliorer

Pour y contribuer, il est absolument indispensable que les Transitaires puissent trouver à Dunkerque les offres maritimes à même de satisfaire les conditions en matière de coûts et de qualité de service nécessaires au passage de la marchandise via notre port.

Cela suppose que les armateurs puissent positionner à Dunkerque leurs escales en toute souplesse, c'est-à-dire en bénéficiant des infrastructures adaptées pour accueillir leurs navires sur différents quais et terminaux leur permettant d'agir sans contrainte les uns par rapport aux autres du fait de leurs spécificités respectives et de leur possible concurrence commerciale.

En cela, la diversité d'une offre en quais de réception des porte-conteneurs est un prérequis.

Le *feeder* n'est pas une solution suffisante. Son principe consiste à considérer Dunkerque comme "port secondaire, alimenté à l'import par des petits porte-conteneurs "feeders" reprenant dans un autre port (du Benelux bien souvent) les cargaisons débarquées dans ce port dit "principal" d'un gros porte-conteneurs massifiant les volumes. Le principe étant le même à l'export, le feeder alimentant alors ce port concurrent en volumes dunkerquois. Il est impensable de reléguer le 3<sup>ème</sup> Grand Port Maritime national à ce rang de port "secondaire". D'autant que ce statut ne peut satisfaire entièrement les Exportateurs / Importateurs dont un certain nombre bannissent le *feeder* de leurs conditions de vente ou d'achat du fait des contraintes qu'il impose (rupture de charge supplémentaire du fait du transbordement, allongement des délais / "transit time") sans compter les effets sur l'empreinte carbone.

Dunkerque mérite de pouvoir offrir aux Clients de son hinterland et à leurs Intermédiaires les conditions attendues par ces derniers en proposant de fait une offre maritime diversifiée intégrant en particulier des escales majeures de grands porte-conteneurs, comme c'est déjà le cas actuellement, mais de manière trop insuffisante.

## CAP 2020 : UN RENDEZ-VOUS A NE PAS MANQUER POUR PROFITER DE L'ESSOR DES FLUX CONTENEURISÉS

C'est le credo de l'Association des Transitaires des Hauts de France qui croit résolument aux avantages incontestables que le projet CAP 2020 apporterait, en particulier dans son option Atlantique.

Véritables chefs d'orchestre de la supply chain internationale, les Commissionnaires de Transport / Transitaires accompagnent et conseillent leurs Clients Importateurs/ Exportateurs pour leurs opérations de transport, logistique au sens large, et douane, dans le respect des exigences réglementaires et environnementales.

Toutes les statistiques et les divers ratios le prouvent : le commerce mondial, et notamment conteneurisé, connaît un essor formidable qui rejaillit positivement sur l'emploi dans les ports et les zones logistiques ou industrielles. La compétitivité des infrastructures et services portuaires est donc un élément fondamental pour notre Profession, au même titre que pour tous les Intervenants privés et publics dans les flux maritimes où le conteneur a pris l'ascendant.

## CAP 2020 "ATLANTIQUE", POUR UNE LOGISTIQUE "MADE IN HAUTS DE FRANCE"

Dans un contexte où le commerce maritime mondial ouvre de nouvelles opportunités, sachons assurer un Transit et une Logistique "made in France" et a fortiori "made in Hauts de France" grâce aux outils nécessaires. Le projet Atlantique CAP 2020 est l'un de ses outils, fondamental, et de surcroît moins onéreux et plus respectueux de l'environnement que l'option Baltique.