



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



ASSOCIATION DES CONSIGNATAIRES ET AGENTS MARITIMES

L'A.C.A.M. regroupe 25 sociétés Adhérentes issues à la fois des secteurs du tramping (pétrole, gaz, etc...) et de la ligne régulière (conteneurs, fret roulier et marchandises diverses). Elle est constituée de personnes physiques ou morales, exerçant la profession d'Agent Maritime ou de Consignataire.

L'ACAM représente 100 % des escales navires à Dunkerque.

L'Association a pour objet de "resserrer les liens qui existent entre les Représentants établis au port de Dunkerque et les Armateurs, Compagnies de Navigation, Français et Etrangers, et de procéder à l'étude de toutes questions concernant la défense des intérêts du Groupement, ainsi que de ceux de leurs commettants, les Armateurs et Compagnies de Navigation".

CAHIER D'ACTEUR DE L'ASSOCIATION DES CONSIGNATAIRES ET AGENTS MARITIMES

DUNKERQUE DANS LA COUR DES GRANDS

1975 voyait l'entrée du premier navire dans le nouveau port Ouest, accessible aux pétroliers de 300 000 Tonnes. Il y a donc maintenant 40 ans, grâce à des visionnaires précurseurs, le port de Dunkerque connaissait sa première grande mutation portuaire.

La création du Port Ouest a permis à toute une région de connaître un développement économique généré par ses activités industrielles et portuaires.

Grâce au Projet Cap 2020, Dunkerque est en passe de connaître sa deuxième grande révolution maritimo-industrielle en adéquation avec son époque.

L'A.C.A.M en tant qu'acteur maritime majeur se réjouit de ce projet ambitieux préparant l'avenir des générations futures.

DUNKERQUE ET LA FACADE NORD.

La France métropolitaine possède 3 façades maritimes majeures. La mer Méditerranée au sud, l'océan Atlantique à l'ouest, et la mer du Nord au nord.

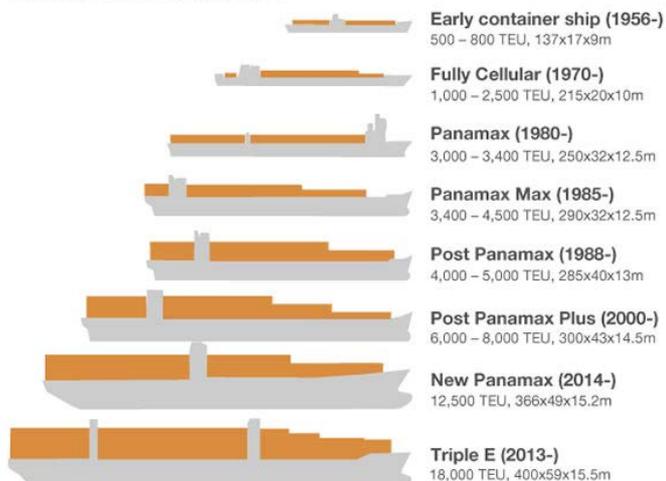
Chaque façade est desservie par un grand port à conteneurs par lequel transitent les conteneurs importés ou exportés. On retrouve Marseille au Sud, Le Havre à l'Ouest et... Anvers / Rotterdam au Nord.

Le caractère "vrac" du Port de Dunkerque a occulté les investissements qui auraient dû accompagner le développement des échanges internationaux et la mondialisation des moyens de production de produits finis ou semi-finis. Le port de Dunkerque n'a pas su, ou n'a ou n'a pas pu, s'adapter à l'expansion du transport en conteneurs.

LA TAILLE DES PORTE CONTENEURS, UNE OPPORTUNITÉ FORMIDABLE.

Evolution of container ships

TEU: twenty-foot equivalent units,
length x width x depth below water in metres



Adapted with permission from The Geography of Transport Systems, Jean-Paul Rodrigue

Dunkerque, port à mega-porte conteneurs.

A l'aube du 21^{ème} siècle, les plus gros porte-conteneurs avaient une capacité de 8 000 conteneurs (en EVP) ; 20 ans après, ils ont quasiment triplé avec des navires pouvant accueillir 22 000 conteneurs. Ce sont des navires de 400 m

de long, 60 mètres de large et 16.50 m de tirant d'eau. C'est sur ce dernier point que Dunkerque a une carte à jouer.

Le projet CAP 2020 prévoit un allongement du bassin de 2000 mètres avec un tirant d'eau à 18 mètres, ce qui fera du Port de Dunkerque un des très rares ports du range Nord à pouvoir accueillir ces nouveaux navires. Cet avantage technique est considérable et fera de Dunkerque une escale incontournable pour les armateurs.

L'intérêt de pouvoir recevoir ce type de navires est double. D'une part pour le transport direct et d'autre part pour le transport par feeding.

Le transport direct concerne les échanges de marchandises à l'import et à l'export directement chargées ou déchargées dans le port. Le feeding est utilisé pour desservir les ports secondaires n'ayant pas la capacité de recevoir des gros navires. Les conteneurs de ces derniers sont alors déchargés et rechargés sur des navires plus petits qui pourront alors escaler dans des ports secondaires, c'est ce qu'on appelle plus communément le "transbordement".

Dunkerque deviendrait alors une plate forme maritime de redistribution de taille européenne avec toutes les retombées économiques inhérentes à cette nouvelle vocation.



LES IMPACTS ECONOMIQUES DU PROJET CAP 2020.

Les répercussions économiques sont considérables et toucheront l'ensemble des professions portuaires, leurs sous-traitants, les chargeurs et importateurs de France et tous ceux ayant un rapport direct ou indirect avec les échanges commerciaux internationaux tant au niveau régional qu'au niveau national.

Régionalement, l'augmentation du nombre des navires escalant à Dunkerque profitera aux services portuaires (pilotage / remorquage / lamanage) dont les effectifs et les investissements devront s'adapter à cette augmentation. De même pour les consignataires et agents maritimes en charge de la gestion des escales des navires, pour la manutention avec des emplois dockers et administratifs, les transporteurs routiers locaux, les transitaires, les entrepôts logistiques, la réparation navale, les sociétés d'entretien, d'avitaillement, etc...

Nationalement, les chargeurs / importateurs français auront enfin une alternative aux ports du Benelux.

Anvers est aujourd'hui le port par lequel transitent le plus de marchandises en provenance ou à destination de la France. Les causes sont connues : la proximité d'Anvers par rapport au Havre pour le grand Est, le déficit de destinations ou de provenances proposées via le port de Dunkerque, un nombre trop restreint de compagnies maritimes présentes. Le projet CAP 2020 permettra de faire tomber ces barrières. L'arrivée de nouvelles compagnies agrémentera l'offre de transport avec de nouvelles destinations non encore proposées aujourd'hui. Cette concurrence entre armateurs améliorera la productivité et aura un effet multiplicateur et accélérateur permettant aux industriels nationaux d'être plus compétitifs sur le plan mondial.

UN PORT MULTIMODAL

Pour accompagner ce développement le port de Dunkerque a plusieurs atouts. Une surface de quais disponible pour la gestion des conteneurs en transbordement qui restent sur le terminal et que l'on peut estimer à 30 % du volume global, des infrastructures ferroviaires (Dunkerque est le 1^{er} port ferroviaire de France), des dessertes fluviales et routières pour l'acheminement des conteneurs pour l'import et l'export.

Cette multimodalité est essentielle pour le transport massifié de marchandises. Elle permet une alternative au "tout route" pour les clients gros consommateurs de transports en conteneurs.

La mise en conteneur de marchandises autrefois transportées en vrac (fers et aciers, sucre, cuivre, etc) conforte l'utilisation de ces moyens de transports alternatifs.

Bien sûr, le camion reste indispensable pour les trajets courtes distances, il est aussi complémentaire du rail et du fleuve pour le "dernier kilomètre".

PROJET BALTIQUE OU ATLANTIQUE ?

L'analyse du pour et du contre penche très nettement en faveur du projet Atlantique pour plusieurs raisons :

- 1 Le coût des travaux.** Le projet Atlantique est le moins coûteux. La participation de l'Etat sera marginale, les citoyens que nous sommes n'auront pas à supporter un investissement pharaonique.
- 2 L'optimisation des quais.** En effet, augmenter la longueur des quais existants permettra de mutualiser les moyens de manutention (portiques, engins, chariots, équipes dockers) ce qui réduira significativement les coûts d'exploitation des terminaux.
- 3 Simplification des opérations de transbordement.** Les navires escalant sur le même quai pourront s'échanger facilement les containers sans avoir à effectuer des transferts de quais coûteux comme c'est le cas dans d'autres ports. Cette disposition améliorera la compétitivité de notre port vis-à-vis de ses voisins.
- 4 Une facilité d'accostage pour les navires.** L'utilisation des remorqueurs ainsi que le pilotage des navires seront moins soumis aux vents dominants (la surface au vent d'un mega PC est de 2 Ha, soit une "voile" de la superficie de 2 terrains de football).
- 5 L'impact environnemental.** Le projet Atlantique sera beaucoup moins perturbant pour le milieu naturel.

La réutilisation des produits de dragage : ils seront utilisés pour le renforcement de notre trait de côte afin de lutter contre les ravages du temps et de l'érosion face à la montée inexorable des eaux.



DUNKERQUE, UNE PLACE PORTUAIRE PROGRESSISTE.

Dunkerque a toujours été à la pointe des dispositions innovantes pour rendre les ports français compétitifs. La mise en place de la PFM (procédure fluvio-maritime) en partenariat avec les Douanes et qui permet le transfert rapide de marchandises par voie fluviale vers les plates formes intérieures (Lille, Béthune, Dourges, Valenciennes). La place portuaire de Dunkerque a été la première à mettre en place l'auto-liquidation de la TVA qui a permis de mettre fin à une distorsion de concurrence très pénalisante vis-à-vis des ports étrangers, disposition dont bénéficient actuellement tous les ports français.

Parallèlement à ces dispositions douanières, Dunkerque s'est doté d'un PIF (Poste d'Inspection Frontalier) moderne et efficace parfaitement adapté au suivi des marchandises soumises à acceptation vétérinaire et assurant ainsi une traçabilité des produits destinés à la consommation animale et humaine. Dunkerque est le premier port français à mettre en oeuvre des dispositions privilégiant le transport par voie fluviale et tout particulièrement la mutualisation des coûts de chargement des péniches. Très élevés hier, ces coûts sont aujourd'hui les mêmes pour une péniche que pour le chargement d'un conteneur sur un camion ou sur un wagon ; cette disposition a permis un développement rapide du transport de conteneurs par voie fluviale.

Autre atout : l'utilisation d'un système informatique CCS (Cargo Community System) commun à tous les acteurs concernés permettant un traitement rapide et organisé et assurant ainsi la fluidité des informations en temps réel.



Le PIF de Dunkerque

ET DANS 20 ANS ?

Bien sûr, il serait présomptueux de prédire l'avenir. On peut cependant voir quelques grandes tendances se dessiner. On peut alors, sans prendre de grands risques, prédire les grandes évolutions - on pourrait même dire "révolutions" technologiques - qui se profilent pour notre avenir.

Un armateur français majeur (CMA CGM) vient de commander une série de méga-porte conteneurs à propulsion GNL (gaz naturel), l'américain TESLA vient de présenter son nouveau poids lourds à propulsion électrique dont les premiers modèles seront commercialisés en 2019, à un coût inférieur aux modèles thermiques.

Dans 20 ans, la majeure partie des voitures seront à propulsion électrique, voire sans chauffeur et totalement autonomes.

Le paysage "transport" aura fait sa mutation tant sur les mers que sur la terre et les fleuves.

Dunkerque doit se positionner dès aujourd'hui pour accompagner et bénéficier de cette mutation technologique et environnementale. C'est en partie le cas avec le terminal méthanier qui servira de base de ravitaillement pour les navires au GNL escalant à Dunkerque.

DUNKERQUE A RENDEZ VOUS AVEC SON AVENIR.

L'A.C.A.M se prononce sans réserve en faveur du Projet CAP 2020 Atlantique. Les "planètes sont alignées" pour faire de cet investissement une garantie de développement économique local et national.

L'évolution du transport par conteneurs, la position géographique et nautique de Dunkerque, ses réserves foncières, ses moyens multimodaux d'évacuation des volumes, ses capacités d'accueil des navires méga-porte conteneurs, les dispositions respectueuses de l'environnement, de la faune et de la flore locales, sont autant d'atouts pour notre port. Les opportunités de cet acabit ne sont pas légion ; ne ratons pas ce rendez vous.

Ne laissons pas aux ports concurrents voisins le bénéfice d'un abandon.

CONTACT : 44 rue du Leughenaer - 59140 Dunkerque - 03 28 59 07 65