



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



PARIS SEINE NORMANDIE®

Fédération des Chambres de commerce et d'industrie de l'axe Seine, Paris Seine Normandie® est une Association d'acteurs économiques créée par les CCI régionales de Normandie et Paris Ile-de-France pour participer, aux côtés des pouvoirs publics, au projet de développement de l'axe Seine, du Grand Paris au littoral normand.

La stratégie formulée en 2013 par l'Etat et les Régions Normandie et Ile-de-France, traduite dans un Contrat de Plan inter-régional à partir de 2015, vise à faire du territoire de l'axe Seine l'une des premières portes économiques du Continent Européen.

Les projets pilotés ou soutenus par Paris Seine Normandie® s'inscrivent dans la construction d'un axe européen Est/Ouest durable permettant de greffer l'axe Seine sur un hinterland très élargi jusqu'au corridor du Rhin.

CAHIER D'ACTEUR PARIS SEINE NORMANDIE®

CAP PORT 2020 : UN PROJET AMBITIEUX QUI POSE QUESTION

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) a pour projet d'étendre un de ses bassins, dans le but d'accueillir un plus grand nombre de navires porte-conteneurs.

Ce projet – CAP 2020 – prévoit la création de 2 000 mètres de quais supplémentaires afin d'augmenter la capacité du port de 900 000 EVP à 2,5 millions EVP à l'horizon 2035. Il s'agit d'un projet ambitieux, comparable dans ses dimensions économique et financière à l'investissement réalisé par l'Etat il y a moins de 15 ans dans l'estuaire de la Seine avec la construction de Port 2000.

La réussite du projet CAP 2020 repose à la fois sur une croissance significative du trafic de conteneurs dans l'espace maritime du Range nord européen (de la Seine jusqu'à Hambourg) et sur une capacité du GPMD à capter une part non moins significative de ces trafics.

Au regard de ces hypothèses de croissance - dans un contexte de concurrence particulièrement vive entre les ports du Range nord européen - l'association Paris Seine Normandie® souhaite apporter au débat public sa contribution sur les points suivants :

- Dans un contexte de concentration des activités portuaires et alors que le port voisin de Zeebrugge a perdu une part très significative de son trafic Conteneurs (600 000 EVP) sur ces trois dernières années, au bénéfice des ports concurrents d'Anvers et de Rotterdam, on peut s'interroger sur la nécessité de financer une nouvelle infrastructure d'augmentation de capacité du Range Nord sur fonds publics et sur la viabilité économique du projet CAP 2020.
- Le projet CAP 2020 présenté par le GPMD entre en concurrence directe avec les infrastructures portuaires existantes décidées par l'Etat et en particulier avec l'activité Conteneurs de Port 2000, sans présenter la moindre opportunité de complémentarité entre les activités de ces systèmes portuaires dépendant de la politique nationale.

LE RANGE NORD-EUROPÉEN

CONTENEURS ET CONCURRENCE



Les ports du Range nord européen, alignés sur 800 km de l'estuaire de la Seine jusqu'à Hambourg, se livrent une concurrence vive auprès des grands armateurs mondiaux pour capter et conserver des activités de chargement et de déchargement de conteneurs.

Les ports français possèdent des atouts mais sont largement distancés par leurs concurrents néerlandais, belges ou allemands. Premier port français en termes de trafic de conteneurs, le GPM du Havre ne pointe qu'à la 10ème place européenne. Le trafic actuel du port du Havre s'élève à 2,6 millions EVP (2017), ce qui, combiné au trafic maritime de conteneurs du port de Rouen, fait de Haropa le 5ème système portuaire du Range nord européen et le plus occidental.

Après une décennie de croissance spectaculaire liée essentiellement à la montée en puissance de l'économie chinoise et une chute brutale en 2008, le trafic mondial de conteneurs évolue dans un contexte incertain, qui se traduit par des concentrations d'acteurs (alliances des grands armateurs) et en conséquence, des concentrations d'activités portuaires. En moins de trois ans, le port de Zeebrugge a vu son trafic conteneur se réduire de 600 000 EVP (près d'un tiers du volume annuel) au profit de ses voisins et concurrents d'Anvers et Rotterdam.

Entre 2008 et 2016, le taux de croissance annuel moyen du trafic de conteneurs pour le Range Nord a été inférieur à 1 % (0,91 %).

Pour ces raisons, nous exprimons des réserves sur les prévisions de trafic mises en avant pour justifier la croissance potentielle du port de Dunkerque.

En effet, même si l'année 2017 semble marquer une certaine reprise du trafic, rien ne permet d'affirmer l'hypothèse du maître d'ouvrage selon laquelle "Le trafic par conteneurs devrait continuer à augmenter en particulier dans le Range nord européen, où un doublement du trafic actuel est envisagé d'ici à 2035" (soit une croissance annuelle moyenne de l'ordre de 4 à 5 %).

Le port de Dunkerque estime en effet qu'en 2035 le volume de conteneurs sur le Range Nord sera dans une fourchette de 89,3 MEVP à 106,29 MEVP et qu'il réussira à en capter un volume de 2,35 MEVP avec la création de CAP 2020 (scénario moyen).

Même si l'objectif de part de marché peut paraître raisonnable (2,4 %), il faut tenir compte de la faible volatilité des trafics induite par les investissements que les opérateurs sont tenus d'amortir sur les places portuaires.

L'accroissement naturel, selon ces hypothèses, des volumes captifs du port de Dunkerque lui permettrait de doubler son trafic, de 310 000 EVP actuellement vers un volume compris entre 600 000 et 650 000 EVP. **La capacité actuelle du port de Dunkerque (900 000 EVP) lui permet de faire face à cette évolution sans engager les fonds publics dans un investissement de l'ordre de 700 millions €.**

Pour atteindre son objectif de 2,35 millions EVP d'ici à 2035, le port de Dunkerque doit accroître sa part de marché d'environ 100 000 EVP par an, en captant des trafics auprès de ses concurrents directs, Anvers et Rotterdam certes, mais également au détriment d'un autre outil de la politique maritime nationale, à savoir HAROPA.

Enfin, dans l'hypothèse où le trafic de conteneurs dans le Range nord européen poursuivait sa tendance de croissance très modérée, comme sur la période 2008 – 2016 (1 % / an maximum), L'accroissement naturel des volumes captifs du port de Dunkerque lui permettrait d'atteindre un trafic annuel compris entre 350 000 et 400 000 EVP. Pour atteindre son objectif de 2,35 millions EVP à l'horizon 2035, le port de Dunkerque devrait accroître sa part de marché d'environ 120 000 conteneurs par an, sur un volume annuel de l'ordre de 500 000 (soit près d'un quart du marché) auprès de ses concurrents directs.

Dans une telle hypothèse, l'objectif de trafic à 2035 du port de Dunkerque nous paraît inaccessible.

- La construction des hypothèses de croissance du trafic conteneurs du port de Dunkerque a été réalisée sur la base des régressions linéaires historiques qui admettent des biais.
- La rentabilité de l'investissement et même sa justification est bien évidemment dépendante de ces projections de trafics.
- Même si l'objectif de part de marché peut paraître raisonnable (2,39 %), il faut tenir compte de la faible volatilité des trafics induite par les investissements que les opérateurs sont tenus d'amortir sur les places portuaires.
- Dans un contexte d'évolution des marchés particulièrement incertain, on peut s'interroger sur la nécessité de financer une nouvelle infrastructure d'augmentation de capacité du Range Nord sur fonds publics et sur la viabilité économique du projet.

L'IMPACT SUR LES LIGNES MARITIMES

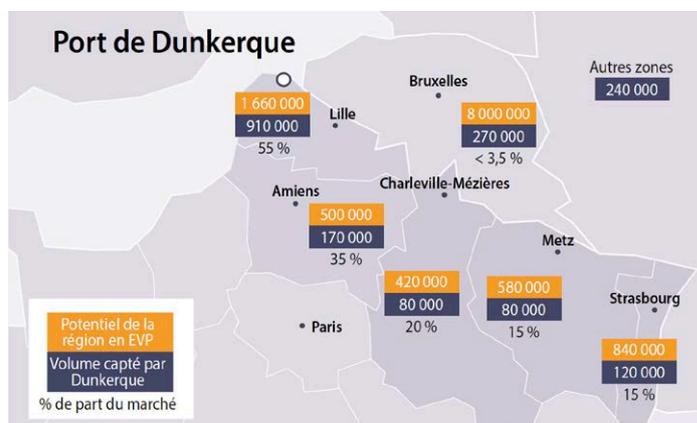
La création d'une nouvelle infrastructure portuaire va inciter les acteurs du transport maritime et de la manutention portuaire à investir la place pour protéger leur marché. Afin de faire face aux obligations de trafics que le port de Dunkerque ne manquera pas d'imposer dans la convention de terminal, des lignes maritimes devront être installées.

Les lignes de HAROPA, qui présentent des taux de déchargement/chargement plus faibles que les autres ports du Range, risquent d'être celles qui seront le plus facilement déplaçables. Ainsi, le risque est fort de voir le nombre de services maritimes diminuer sur l'estuaire de la Seine au profit de Dunkerque avec un jeu à somme nulle pour les ports français.

- Le risque est réel de dégrader l'offre maritime de l'axe Seine sans pour autant améliorer l'offre des ports français alors qu'il faudrait privilégier une politique de développement de feeder depuis les hub maritimes existants au lieu de réaliser un projet concurrent qui aura beaucoup de mal, à lui seul, à justifier des escales de grands porte-conteneurs.

LA CONQUETE DES HINTERLANDS

En complément des perspectives d'évolution des trafics conteneurs pour le Range nord européen, le projet CAP 2020 du port de Dunkerque s'appuie sur la capacité de celui-ci à capter une part de marché d'un hinterland constitué des régions Hauts-de-France (Nord, Picardie), Grand Est (Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace) et de la Belgique.

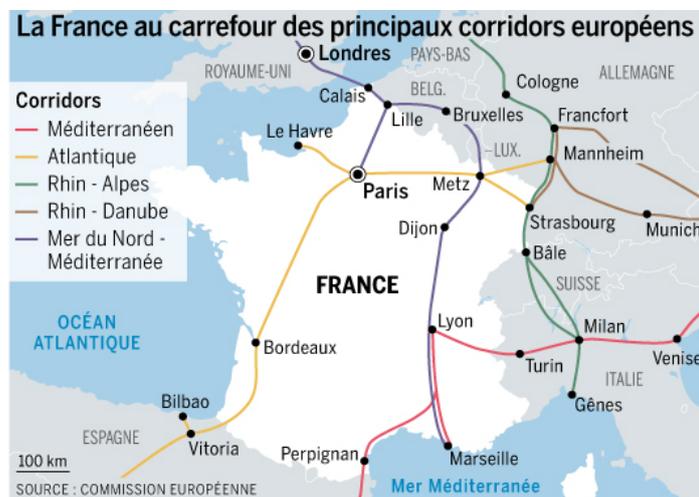


Les potentiels régionaux indiqués par le port de Dunkerque sur la carte ci-dessus à l'horizon 2035, représentent, pour la région Haut-de-France, un doublement de potentiel régional par rapport à ce qui peut être estimé en 2016 et un triplement pour la région Grand-Est. Les valeurs 2016 de potentiel régional ne sont pas indiquées dans le dossier. A titre de comparaison, le potentiel régional de ces régions a été multiplié d'un facteur 1,5 sur les quinze dernières années, ce qui souligne le caractère optimiste de la prévision.

Selon les hypothèses du projet, le port de Dunkerque gagnerait 20 points de part de marché d'ici à 2035 sur ces mêmes régions. Cet objectif nous paraît très élevé : à titre de comparaison, le port d'Anvers n'a gagné que 14 points de part de marché sur le Range Nord entre 2000 et 2016.

Axe Seine et Grand Est : le corridor Atlantique

La stratégie formulée en 2013 par l'Etat et les Régions Normandie et Ile-de-France, traduite dans un Contrat de Plan inter-régional à partir de 2015, vise à faire du territoire de l'axe Seine - du Grand Paris au Littoral Normand - l'une des premières portes économiques du Continent Européen. Cette stratégie s'appuie sur la politique européenne des corridors et dans ce cadre, l'axe Seine est le maillon maritime du corridor Atlantique qui relie la Manche au Rhin.



S'appuyant sur cette stratégie nationale, HAROPA, entreprend de développer l'hinterland des Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen et des Ports de Paris vers la région Grand Est jusqu'au corridor rhénan, via Strasbourg et Mannheim.

- Ne serait-ce que sur cette région, le projet du Port de Dunkerque entre en concurrence avec la stratégie de développement de l'axe Seine.
- Le dossier du port de Dunkerque n'indique aucune part de marché sur l'île de France. Or il est très probable - et encore plus dès la mise en service du canal Seine-Nord Europe- que des flux vers et en provenance de l'île de France transiteront par le port de Dunkerque.

SYNTHÈSE / CONCLUSION

Le projet CAP 2020 du Port de Dunkerque repose sur des hypothèses de croissance du trafic conteneurs et vise des objectifs de parts de marchés sur les régions Haut-de-France et Grand-Est qui sont probablement surestimés.

Dans un contexte durable de concentration des trafics, au bénéfice principal des ports d'Anvers et de Rotterdam, on peut s'interroger sur la nécessité de financer une nouvelle infrastructure d'accroissement des capacités du Range Nord sur fonds publics et sur la viabilité économique du projet CAP 2020.

Le projet CAP 2020 du port de Dunkerque, dans sa version Atlantique, bien que de moindre ampleur, est un investissement comparable à la construction de Port 2000 il y a 10 ans, alors même que Port 2000 possède des réserves de développement significatives.

Même si les financements publics peuvent paraître modérés (20 à 30 M€ par entité publique hors port de Dunkerque), le financement sur les fonds propres et la capacité d'emprunt du port de Dunkerque sont autant de ressources (195 M€) qui ne sont pas disponibles pour d'autres projets de développement portuaires de niveau national.

L'objectif du port de Dunkerque de concurrencer le port d'Anvers crée une concurrence indirecte avec HAROPA et l'axe Seine, notamment dans la région Grand Est. Il est même à craindre que cette concurrence soit encore renforcée par l'ouverture du canal Seine – nord Europe, en particulier sur le territoire de l'Ile-de-France, part intégrante de l'axe Seine.

Dans sa configuration actuelle, le projet CAP 2020 s'inscrit dans une logique de concurrence plutôt que dans une perspective de complémentarité entre ports français du Range nord européen, au risque de ne pas trouver ses propres trafics.