



# Focus groupe

## Entreprises de l'hinterland

### Chambre de commerce et d'industrie Hauts-de-France

#### Introduction

Après quelques mots introductifs pour présenter le déroulé de la rencontre, **Jacques Archimbaud** donne la parole à **Philippe Hourdain**, président de la chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France. Dans son discours d'accueil, Philippe Hourdain exprime tout d'abord la volonté du monde économique et de la CCI à soutenir et poursuivre les investissements portuaires et plus particulièrement ceux qui concernent le port Dunkerque.

En tant que président des Ports de Lille, il évoque l'évolution des structures portuaires, désormais réunies sous l'égide de l'association Norlink Ports. Cette dernière regroupe l'ensemble des ports de la région Hauts-de-France et relève d'une volonté commune de faire de la région un hub européen de la filière logistique. Cette association permettrait selon lui d'engager des démarches de perspectives communes qu'il illustre par la visite récente de la CCI accompagnée par le Port de Dunkerque en Amérique du sud auprès de potentiels clients. A cet égard, il souligne le fait que les investissements sont nombreux dans les ports intérieurs de la région pour répondre à cet objectif de développement : « le vaisseau amiral c'est le port de Dunkerque ». Il clôture sa prise de parole en réaffirmant son soutien à ce qu'il qualifie comme étant un projet ambitieux.

**Isabelle Harel-Dutirou** membre de la commission particulière du débat public, a présenté en quelques minutes le fonctionnement, le rôle de la commission particulière et de l'institution de laquelle elle émane, la commission nationale du débat public (CNDP).

Suite à la diffusion du film de présentation du projet CAP2020, **Stéphane Raison**, président du Directoire du Port de Dunkerque, a pris la parole pour présenter le projet pendant une vingtaine de minutes.

A l'issue de cette présentation, la discussion avec la salle est initiée par **Jacques Archimbaud**. La parole est donnée en particulier aux chargeurs présents afin qu'ils énumèrent les conditions qui seraient nécessaires pour qu'ils deviennent clients, ou davantage clients, du Port de Dunkerque, en intégrant ce dernier dans leur chaîne logistique. Ainsi, « quelles sont les conditions pour que Dunkerque devienne le port de son territoire », interroge **Jacques Archimbaud**.

**Un élu de la CCI** régionale intervient en soulignant l'importance d'un positionnement fort du port, permettant d'accroître l'attractivité du territoire pour ses entreprises. A cela, il ajoute que la liaison entre le port et la ville est un élément important pour assurer des retombées à l'ensemble du territoire, notamment en matière d'emplois.

**Un représentant du groupe Tereos, Laurent Perrett**, prend à son tour la parole. Le groupe, ancré dans les Hauts-de-France, produit du sucre via la transformation de blé, de maïs, de betteraves et de pommes de terre. Ses activités impliquent une importante activité logistique avec l'exportation de matières premières et de produits finis. Pour le transport de ses marchandises, le groupe a recours au fluvial et reste de fait attentif à son développement à travers le projet du Canal Seine Nord.

Selon lui, l'activité d'exportation du groupe est amenée à s'accroître avec la levée des quotas sucriers au niveau européen. Le groupe vient par ailleurs d'achever la construction d'un site logistique qui lui permettrait d'augmenter ses capacités. Aujourd'hui, la marchandise conteneurisée passe principalement par Valenciennes puis poursuit sa route vers Anvers. Il explique que le port belge, par sa taille critique, dispose des moyens et des lignes maritimes nécessaires pour traiter ce type de demande. Ce critère de la disponibilité de lignes maritimes est un argument important pour le groupe, ses principaux acheteurs se trouvant en Afrique et au Moyen-Orient. Le groupe se dit par ailleurs « attentif au projet Cap2020 » et « souhaite travailler encore plus avec le port de Dunkerque ».

**Christophe Bartholeyns, de la CCI Hauts-de-France**, intervient à son tour au sujet de l'investissement dans les plateformes portuaires. Selon lui, les ports du Range Nord Ouest évoluent dans un contexte extrêmement concurrentiel avec une tendance à la concentration des lignes maritimes. Anvers vient à cet effet d'ouvrir des lignes à destination du Royaume-Uni et de l'Irlande afin de « massifier encore les échanges sur ces lignes avec des super-conteneurs ».

La spécialisation intelligente ouvre selon lui de nombreuses opportunités dans les prochaines années : en termes d'outils logistiques, de types d'échanges, ou d'économie circulaire. Le développement de l'inter-modalité permettra à terme de favoriser les circuits courts entre pays voisins.

L'apport de *l'Internet physique* est également à considérer selon lui, en ce qu'il permet de passer d'une organisation traitant des grands flux vers l'agrégation de petits flux. La spécialisation intelligente est un sujet à considérer entre les ports, tels que les ports de Calais, de Dunkerque, et même au-delà, en prenant en compte les ports du Benelux et leur rapprochement avec le Royaume-Uni.

Au final, exprime-t-il, ces investissements permettraient d'envisager un positionnement complètement différent de la région Hauts-de-France.

**Stéphane Raison** apporte dans un premier temps une réponse sur le sujet des « mégas lignes » en faisant référence aux capacités des ports du Benelux. Il cite le naufrage de deux porte-conteneurs dans le chenal de l'Escaut. Selon lui, les navires vont prochainement atteindre les 22 000 équivalent vingt pieds (EVP) et 16,5 mètres de tirant d'eau, rendant difficile le passage « dans toutes conditions de vents et de marées ». Au total, sur la rangée nord, seuls deux ports seraient en capacités d'accueillir les navires avec les plus grands tirants d'eau : Dunkerque et Rotterdam.

Il évoque ensuite la concurrence du port d'Anvers au niveau du report multimodal. Cette dernière serait limitée par des difficultés d'accès, le faisceau ferroviaire se situant à distance des quais au niveau de la

rive droite. A cet effet, il indique que Dunkerque disposerait d'un avantage : pouvoir faire partir les trains directement depuis le port.

Dans le secteur de la spécialisation intelligente, **Stéphane Raison** indique que le port s'intéresse à l'hinterland en essayant de connaître les clients et de valoriser le savoir faire du port. La connaissance des clients est également présentée comme un atout du port de Dunkerque. Partant du constat qu'aujourd'hui le port ne possède pas les lignes correspondant aux grands volumes, pour **Stéphane Raison** les chargeurs devraient faire un effort, afin d'analyser et de choisir les chaînes logistiques en cohérence avec ce qu'ils peuvent faire pour la région.

Prenant en exemple le port du Havre qui écoulait 85% de ses trafics conteneurs par la route, **Stéphane Raison** postule que le principal problème des ports français réside dans le plan de transport. Celui-ci permettrait d'assurer la visibilité d'un port à l'échelle européenne. Sur le plan ferroviaire, Dunkerque souhaite le développement du train à Dourges comme plateforme d'éclatement. **Stéphane Raison** souhaite rappeler ici que le projet est là pour répondre à la demande des chargeurs et des clients afin de leur offrir un service de qualité. L'infrastructure est selon lui nécessaire pour mener cette réflexion, elle est initiée avec les travaux qui seront finalisés fin 2018, offrant des nouveaux mètres de quai, après quoi, « il faudra un deuxième opérateur ».

**Une intervention** vient souligner l'importance des développements de l'Internet physique en réponse aux problèmes de congestion et de « capacités vides ». Derrière ce principe, il s'agirait d'utiliser le réseau pour optimiser les capacités, atteindre la flexibilité par la mini conteneurisation et améliorer la polyvalence des unités de transport.

**Stéphane Raison** réagit en évoquant un travail entamé au port au sujet de l'exportation et l'importation de céréales. Il a été constaté que le port était principalement un exportateur de céréales, et que de fait les péniches pouvaient repartir à vide à travers l'hinterland. Or un besoin d'importation de la part de l'entreprise Roquette a été identifié permettant d'utiliser pleinement les capacités de ces péniches et optimiser la chaîne de transport. Ce travail serait mené de manière significative via la Toile industrielle, projet lancé en 2009 par l'AGUR (agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque).

**M. Lonet, de la société CND**, s'interroge sur les capacités de report fluvial : « est-ce que les infrastructures sont suffisantes ? » En complément, il demande si le phasage du projet est lié à la réalisation du canal Seine-Nord.

**Stéphane Raison** répond ici que le canal permet aujourd'hui de faire passer 3500 tonnes au bout du canal du nord et d'aller jusqu'à Dourges. Les réserves de capacités telles qu'elles sont annoncées par Voies Navigables de France (VNF) sont selon lui suffisantes.

Au sujet du canal Seine-Nord, le développement des filières céréalières est selon lui fondamentale, car ces matières vont être mises en conteneur, drainant l'ensemble de ces filières vers Dunkerque. Pour **Stéphane Raison**, le projet « n'est pas assis sur le canal », mais il en tirerait un important bénéfice. Le réseau ferroviaire apporte également des garanties si le projet ne voit pas le jour.

**Jacques Archimbaud** interroge ici le Port sur la manière dont il envisage et travaille sur les projets de prospective.

En réponse, **Stéphane Raison** prend en exemple une convention passée avec les services de la douane qui permet un échange réciproque d'informations sur les clients importants de l'hinterland. Une équipe traite du marketing industriel et commercial à temps plein, filière par filière. De ces études, le port remonterait la donnée agrégée qui lui sert de base à son travail prospectif. Il cite en exemple la levée des quotas sucriers qui a pu être anticipée et travaillée avec le groupe Tereos. Le rôle du port serait de comprendre, d'analyser l'ensemble des signaux faibles pour l'ensemble des entreprises du port afin de leur proposer un accompagnement adapté.

Pour l'exportation de marchandises, sont principalement concernées la filière de l'agro-alimentaire avec le sucre et les céréales ou encore la filière des matériaux de construction.

Deux points sont selon le maître d'ouvrage essentiel au développement d'une organisation économique. Le premier est le regroupement symbolisé par la création de l'association Norlink. Le second est l'accès aux outils informatiques tel que le cargo community system, un outil déterminant pour les transitaires dont Dunkerque est le seul à disposer en France. Le port de Dunkerque incite les exportateurs à faire le test de passer par Dunkerque « preuve de l'essai ».

Une intervention vient interroger le mode d'exploitation prévu par le projet : est-ce que des opérateurs ont déjà été sollicités ?

Il s'agit d'une excellente question pour **Stéphane Raison**, le recrutement d'un opérateur assurera la réussite du projet. Les opérateurs sont choisis après appel à manifestation d'intérêt car il y a un engagement de la part de l'opérateur à investir et à obtenir un résultat de trafic. Le port de Dunkerque s'attache depuis 3 ans à rencontrer des opérateurs de terminaux, dans cette recherche elle ne souhaite pas réitérer ce qui s'est produit en 2006 avec Maersk qui après avoir pris possession du terminal l'a gelé d'utiliser Zeebrugge, une prudence s'impose.

Aujourd'hui, le terminal est opéré par Terminal Link une filiale de CMA CGM. Le port est actionnaire à 9%. CMA-CGM représente l'Ocean Alliance composé de COSCO, Evergreen Line et Orient Overseas Container line.

Dernière question, **Jacques Archimbaud** interroge le port sur la manière dont il qualifie son propre tissu d'entreprises de manière à ce qu'ils participent et bénéficient de la montée en puissance du port.

Selon **Stéphane Raison** il y a un gros travail d'accompagnement quotidien de l'équipe d'exploitation qui met en œuvre des schémas de progrès. L'opérateur qui sera choisi devra proposer des services adaptés au smart port en lien avec son environnement et son temps. Il indique ici qu'un regroupement des transporteurs de Dunkerque s'est formé sous le statut associatif.

**Béatrice Prud'homme, élue à la CCI et représentante du terminal méthanier** exprime que dans la perspective du projet Cap2020, les opportunités de développement du gaz naturel liquéfié sont nombreuses et apportent des réponses encourageantes pour répondre aux normes en vigueur sur la mer du nord.

Pour clôturer ce focus groupe, **Jacques Archimbaud** remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur contribution.