



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017

## ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS USAGERS DU PORT DE DUNKERQUE

Notre association ne fait que démarquer, pour l'instant elle représente une dizaine d'entreprises de transport avec 150 tracteurs routiers et environ 450 châssis porte-conteneurs qui effectuent environ 600 missions journalières sur le port de Dunkerque ; nous employons presque 200 personnes. L'ensemble des entreprises de ce secteur sur Dunkerque et sa région proche représente plus de 500 tracteurs et environ 700 emplois. L'association a pour mission d'unir les transporteurs routiers et de faciliter la communication de ceux-ci avec tous les autres acteurs du port.

Nous ferons le maximum pour développer cette association afin que les clients du port qui sont aussi les nôtres soient assurés de notre qualité de service.

### Contact

44 rue du Leughenaer  
59 140 Dunkerque  
03 28 59 07 65

## CAHIER D'ACTEUR ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS USAGERS DU PORT DE DUNKERQUE

### LE DÉVELOPPEMENT DE NOTRE TERRITOIRE PASSE PAR L'EMPLOI LOCAL

Le projet CAP 2020 a pour objectif de placer le transport de conteneurs au cœur du développement du port de Dunkerque. C'est amener ainsi notre territoire au cœur de la logistique d'aujourd'hui. Les volumes toujours grandissants et la variété en constant déploiement des matériels transportés par ce mode doivent guider notre avenir. Les Hauts de France sont au cœur de l'Europe. Ce marché est actuellement massivement capté par les ports du Benelux qui ont su anticiper cette croissance, en réalisant par le passé les infrastructures portuaires et terrestres adaptées, tout en misant sur le développement des plate-formes logistiques et sur les métiers du transport. En arrivant sur nos côtes, et en étant acheminés vers leurs destinataires depuis le port de Dunkerque, ces flux porteront l'emploi local. Le secteur du transport n'est qu'un maillon de la création de richesses. Les industriels et les consommateurs n'attendent pas que nous puissions les servir. Ils reçoivent déjà une majeure partie de leurs besoins avec des conteneurs. Avec une intégration toujours plus grande de nos vies en Europe, ils vont encore et toujours faire appel à ces « boîtes ». Il ne tient qu'aux professionnels du territoire de rendre eux-mêmes ce service à nos concitoyens.

Avec CAP 2020 une première pierre est posée pour affirmer nos ambitions. Ce sont des employés locaux qui assureront le déchargement des navires. Les sociétés de transport des Hauts-de-France et leurs collaborateurs prendront ensuite le relais.

Le marché du conteneur dans les régions Hauts de France et Grand Est est actuellement majoritairement desservi depuis les ports du Benelux. Par voie de conséquence, le transport des conteneurs à l'export et à l'import en échange avec ces deux régions est actuellement assuré principalement par des transporteurs étrangers. Au dernier recensement de la DREAL (2006) ce sont 2000 camions qui tous les jours arrivent d'Anvers vers Lille.

Depuis notre port, grâce à la compétitivité de nos entreprises, la presque totalité du transport routier est effectué par des

sociétés nationales. Dans les documents du maître d'ouvrage il est fait mention d'un trafic de 1500 Camions supplémentaires à terme. Cela représente plusieurs centaines d'emplois dans nos sociétés. C'est un débouché assuré pour les habitants de la région. Déjà tous les organismes formateurs de la région (Pôle emploi, Région, OPCA Transport, FNTR, OTRE, FNTV,...) sont mobilisés par leur « Objectif 500 » afin de suppléer aux nombreux départs à la retraite que connaît notre profession. Nous sommes déjà sur de bons rails, avec ce projet nous accélérerons notre contribution à l'emploi local.

## LA MULTIMODALITE AU CŒUR DE LA REUSSITE

Le port de Dunkerque connaît déjà un trafic de conteneurs. Nous participons au post acheminement des marchandises débarquées. Notre expérience et notre expertise nous permettent donc d'affirmer que c'est en incluant la multimodalité dès l'origine qu'un tel projet pourra s'épanouir. Chacun des modes envisagés (rail, fluvial, routier) doit se déployer avec ses caractéristiques propres ayant pour objectif de s'épauler l'un l'autre. Nos entreprises peuvent apporter une souplesse et une réactivité difficilement envisageables avec le rail par exemple. Mais sur les longues distances et avec une régularité et une ponctualité sans égal, le rail et le fluvial sont à l'honneur. Notre hinterland mérite d'être desservi avec le meilleur de chacun des 3 modes. C'est bien ce qu'attendent les chargeurs et c'est bien ainsi qu'ils sont déjà traités par nos voisins du Benelux. En notant tout de même que depuis Anvers il n'y a pas d'alternative à la route pour la métropole lilloise. Avec CAP 2020 nous offrons plus de multimodalité à ces flux. Car ne l'oublions pas, la concurrence est là, le trafic augmentera sans nous ou avec nous. Nous devons adopter des démarches volontaristes sur ce sujet. C'est la mise en commun de nos efforts qui portera ce projet. Déjà avec cette association, qui développe des projets concrets, nous travaillons ensemble entre sociétés du territoire. Les ambitions liées à CAP 2020 sont de porter le trafic de conteneurs à un niveau inconnu aujourd'hui à Dunkerque. Il faudra donc faire appel à beaucoup

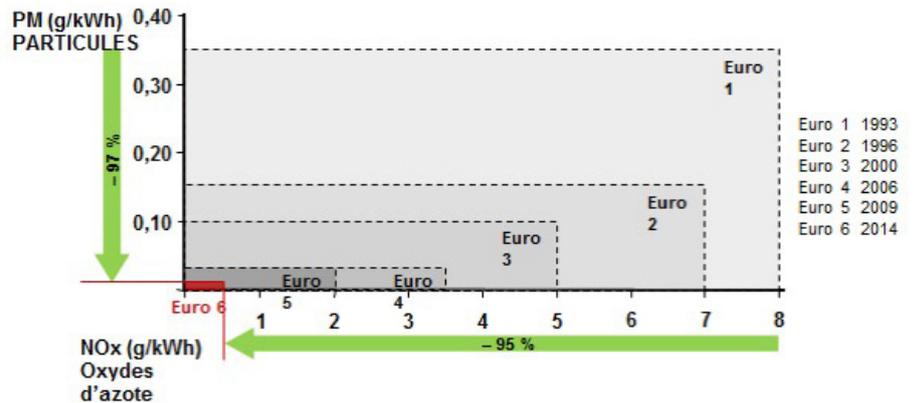
de souplesse, de réactivité. Seul le transport routier pourra dans des délais très courts répondre à ces besoins. Il devra alors être relayé par le rail ou le fleuve pour assurer la pérennité des flux. Dans son projet, le maître d'ouvrage décrit bien des cibles de clientèles qui correspondent chacune aux 3 modes. C'est par l'addition de tous ces chargeurs que la montée en puissance du trafic pourra se produire. De même les chargeurs ne sont pas tous de gros pourvoyeurs de fret. Certaines PME ou TPE peuvent elles aussi se tourner vers l'export. S'inscrire alors dans des flux très importants peut alors constituer un frein. Avec nos entreprises à taille humaine et les caractéristiques propres au transport routier, nous répondons parfaitement à cette problématique. En exportant via un port à leur porte, ces entreprises réduisent la distance parcourue ; cela réduira les coûts et les délais de livraison. Ces sont des gains de compétitivité à ne pas sous-estimer.



# UNE DEMARCHE RESPONSABLE ET CITOYENNE

aucun acteur économique ne peut faire l'économie d'une réflexion liée à son impact sur l'environnement. Le transport routier est montré du doigt pour son empreinte écologique. Les pouvoirs publics ont depuis longtemps pris la mesure de cet enjeu. Au niveau européen, la mise en place des normes EURO VI en est un exemple frappant. Les rejets des PL équipés suivant cette norme sont 20 fois plus faibles depuis l'introduction de cette réglementation. Depuis 2014 tous les véhicules neufs

sont à ce niveau. Dans une étude récente (Janv 17) le Conseil International sur les transports Propres (ICCT), organisme indépendant, montre que cette nouvelle norme appliquée aux PL a pour résultat une pollution moindre pour les PL que pour les véhicules légers diesel mis sur le marché actuellement. La flotte équipant les sociétés de notre association est aujourd'hui à plus d'un tiers en EURO VI. En considérant un renouvellement normal des véhicules à l'ouverture de la première tranche, cette proportion se rapprochera déjà des ¾ et atteindra les 100% pour la deuxième tranche de CAP 2020.



Cela a été une démarche volontaire de nos entreprises d'accélérer cette mise en œuvre afin de capitaliser au plus tôt sur ce progrès environnemental.

Mais au-delà de s'adapter à ces contraintes réglementaires, nos sociétés savent aller de l'avant. Des investissements pour des PL au GNL ont été faits, ils attendent avec impatience l'ouverture de la station GNL de Dunkerque LNG. Demain nous serons les premiers à essayer les alternatives aux hydrocarbures comme les véhicules à l'hydrogène ou à propulsion électrique.

## LA MOBILITÉ PAR LA GESTION DU TRAFIC

Avec nos personnels nous empruntons le réseau routier des Hauts de France quotidiennement. Nous devons gérer notre organisation de travail en tenant compte de l'encombrement de l'A16 et de l'A25 en particulier. Si les données de la DREAL montrent une augmentation faible ces dernières années, elles pointent aussi un fort taux de véhicules en transit concernant en particulier le Transmanche.

Le problème migratoire a rajouté à cela la fermeture de toutes les zones de stationnement libres au proche de ces axes. Nos concitoyens voient donc quotidiennement des PL sur le bas-côté des routes. A l'horizon du projet CAP 2020 des solutions devront être trouvées.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, nous remarquons que le terminal ouvrira ses portes 24/24 pour le post-acheminement des conteneurs. Cette nouvelle organisation apporte 2 réponses à ces problèmes d'encombrement. Une plus grande plage horaire, comprenant en particulier la nuit, verra nos chauffeurs

rouler de nuit alors que le trafic est très faible. Nous gagnerons là en efficacité. Mais en sus, nous ne connaissons plus l'afflux à l'ouverture qui oblige nos employés à subir de l'attente. Les populations locales seront les premières à ressentir ce bénéfice car c'est un horaire où le trafic lié aux déplacements domicile-travail connaît son maximum. Cette massification des flux autorisera encore plus d'automatisation et de dématérialisation dans le cadre du Smart Port que seul un trafic élevé rendra possible. Ces investissements rendront donc encore plus fluide le passage au terminal et réduiront d'autant les encombrements.

Toujours suivant les données de la DREAL, l'augmentation estimée avec 1500 camions correspond à 1% du nombre de véhicules transitant sur l'A16. La proportion de PL passant alors de 21% à 23% du total. Cela reste bien dans des proportions maîtrisables, surtout si nous envisageons le déploiement de solutions de gestion de trafic intelligentes comme promues par exemple avec les projets I-Trans. L'Etat porte ce projet européen dans les Hauts de France. Nous serons très vigilants afin d'être

partenaires dans son déploiement et demandons dès aujourd'hui des coordinations financière & réglementaire entre UE / Etat / Région pour faciliter la mise en place de ces solutions d'avenir.

Au plus près des installations existantes, il existe déjà un trafic en pleine croissance, le Transmanche. Avec la solution BALTIQUE, 2 terminaux à conteneurs vont entourer la gare maritime ferry. Les flux devront nécessairement se croiser. Ce surcroît d'encombrement se répercutera sur tout le réseau routier adjacent. L'option ATLANTIQUE ne présente pas cet inconvénient.

Avec deux terminaux conteneurs qui se juxtaposent comme dans la solution préférée du GPMD, il sera envisageable de n'avoir qu'une seule entrée donc qu'un point d'arrêt et d'attente. Là encore cela réduira l'impact sur le trafic routier dans cette zone partagée avec les habitants. Une deuxième porte sur le terminal BALTIQUE créera un deuxième point de blocage du trafic.

## CAP 2020 UN PROJET D'AVENIR POUR UN TERRITOIRE QUI LE MERITE

En se tournant vers le conteneur et en se proposant de mobiliser les ressources nécessaires pour créer les infrastructures pour un grand terminal conteneurs, le GPMD offre à notre territoire, et en particulier à Dunkerque, la chance d'intégrer la logistique de notre siècle. Notre secteur d'activité doit se mettre au diapason des industries porteuses de croissance et des économies voisines. Offrir des solutions d'acheminement modernes et innovantes passe par de telles installations. C'est un élément nécessaire à la croissance de notre territoire. L'agilité des logisticiens partout où elle a pu se déployer a montré sa capacité à multiplier la croissance et donc les emplois. Dans ce secteur nos populations locales seront parfaitement à même de remplir tous les postes proposés. Les acteurs du monde du transport doivent en toute conscience porter ce projet pour favoriser son éclosion. Voilà pourquoi par cette contribution nous voulons porter à l'attention

de nos concitoyens l'intérêt majeur que nous accordons à l'aboutissement de CAP 2020 dans sa version Atlantique. Le projet CAP 2020 constitue une opportunité majeure pour la Région Hauts de France et pour tous les transporteurs déjà implantés sur ce territoire.

Il permettra à toutes ces entreprises de se pérenniser, d'investir en toute confiance pour leur développement et pour la protection de l'environnement.

Il permettra également la création de nouvelles entreprises de transport, à l'échelle régionale, pour répondre à un marché en pleine croissance, qui correspondra mieux aux attentes des chargeurs en termes de coût, de délai et de qualité du service.