



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



## LA SOCIÉTÉ DE RECHERCHE DE SYNERGIES

La Société de Recherche de Synergies (SRS) pilote la chaîne d'approvisionnement d'une vingtaine d'enseignes de distribution de la galaxie Mulliez à l'image d'Auchan, Kiabi ou encore Leroy Merlin. Ces enseignes autonomes coopèrent en matière d'achats de transport au sein de cette organisation afin d'optimiser leur mode de fonctionnement. La SRS, en cumulant les volumes de ses sociétés adhérentes, importe 82 000 conteneurs EVP, ce qui en fait un importateur de premier rang au niveau hexagonal.

### CONTACT :

La Société de Recherche de Synergies  
Rue du Maréchal de Lattre  
de Tassigny  
597170 Croix

## CAHIER D'ACTEUR LA SOCIÉTÉ DE RECHERCHE DE SYNERGIE (SRS)

## UN PROJET STRUCTURANT POUR LE PORT DE DUNKERQUE

### PRESENTATION GENERALE DES PROPOS DE L'AUTEUR

La Société de Recherche de Synergies (SRS), structure d'achats de transport pour de nombreuses enseignes de la galaxie Mulliez, importe un tiers de ses conteneurs via les ports du Range Nord. Dunkerque étant récemment devenu le premier port d'importation de SRS sur cette façade littorale, elle prête une attention toute particulière au projet CAP 2020 qui représente une opportunité de structurer et développer la filière conteneurs.

Aujourd'hui, les importateurs sont nombreux à être confrontés à des enjeux économiques, géographiques et de fluidité du transport. Ils travaillent donc à réduire les transit times pour répondre à ces nouveaux enjeux, la SRS se positionne favorablement au développement du projet CAP 2020. Au-delà des améliorations opérationnelles liées à l'acheminement des marchandises, CAP 2020 permettra de positionner Dunkerque-Port, comme acteur incontournable sur les routes maritimes internationales. En bénéficiant directement aux importateurs, ce projet profitera également à l'ensemble du secteur logistique de la région Hauts-de-France.

# DUNKERQUE-PORT, LE CHOIX DE LA PROXIMITE

Historiquement implantée dans le Nord de la France, la métropole lilloise demeure aujourd'hui la principale zone d'acheminement de marchandises pour la galaxie Mulliez. Sur les 82 000 conteneurs EVP destinés au marché français, plus de 55 000 transitent via les ports du Range Nord et les Hauts-de-France. Alors que pendant plusieurs décennies, la SRS recourait aux ports dominants du Range Nord à l'image d'Anvers et Zeebrugge, durant les

dernières années une réorientation s'est opérée au profit de Dunkerque-Port. Désormais, la volumétrie mensuelle de conteneurs transitant par Dunkerque atteint plus de 2 000 conteneurs evp par mois, un niveau jamais atteint auparavant. CAP 2020 doit ainsi permettre de capitaliser sur cette dynamique pour continuer à renforcer la place du port de Dunkerque vis-à-vis des ports voisins et concurrents du Range Nord.

## CAP 2020, UN PROJET POUR INSCRIRE DUNKERQUE SUR LES LOOPS DES GRANDES COMPAGNIES MARITIMES

### RENFORCER LA PLACE DE DUNKERQUE-PORT AUPRÈS DES GRANDES ALLIANCES MARITIMES

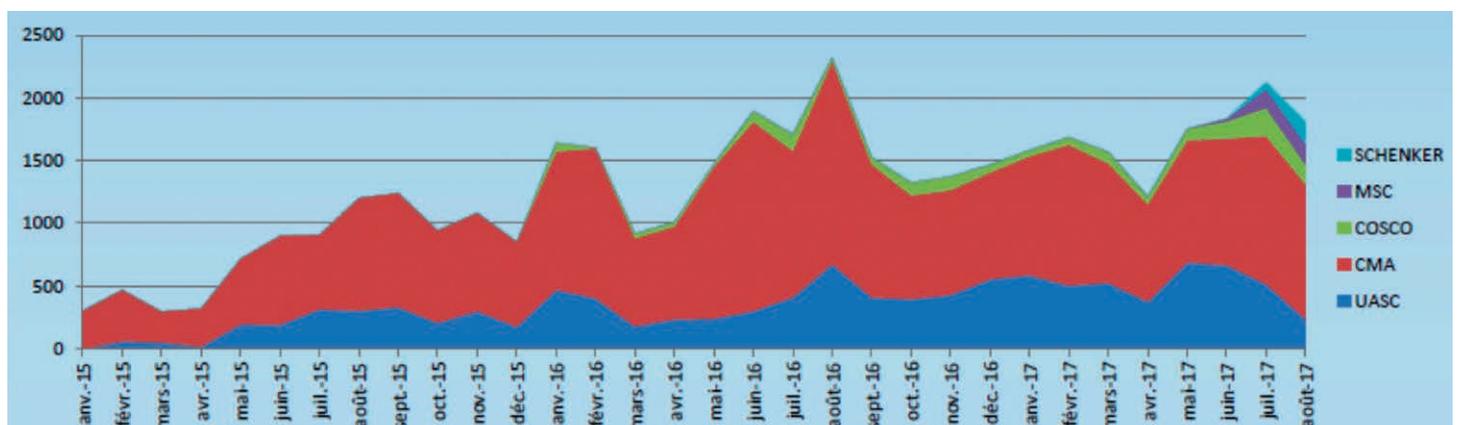
Le phénomène de massification des échanges, qui se traduit par une augmentation considérable de la taille des portes-conteneurs, conjugué au phénomène de concentration des compagnies de transport maritime a récemment rebattu les cartes du marché mondial.

Dans un contexte où les compagnies souhaitent réduire le nombre d'escales de leurs routes maritimes, aussi appelées loops, Dunkerque doit se positionner comme l'un des ports en mesure de répondre à ces nouvelles attentes.

Pour la SRS, la question préalable à toute importation est de savoir si le port d'acheminement est desservi par de grandes lignes maritimes depuis la zone d'exportation

(majoritairement l'Asie). L'absence d'offres de transport satisfaisantes expliquait la faible volumétrie de conteneurs acheminés par SRS via Dunkerque durant les années 2000. Les récentes négociations, menées par les importateurs auprès des compagnies maritimes, ont permis de convaincre certaines d'entre elles de faire escale à Dunkerque.

Depuis peu, un système parallèle dit de *feeding* a également été organisé. Il permet d'acheminer des marchandises, venues d'Asie et débarquées au port de Rotterdam, vers Dunkerque. Cependant, ce système ne doit se substituer au véritable enjeu du projet CAP 2020 : convaincre de nouvelles alliances maritimes de mettre Dunkerque sur leurs loops. En améliorant ses capacités de stockage ainsi que les conditions d'acheminement, Dunkerque doit se positionner en premier ou deuxième port touché afin de réduire toujours plus les transit times.



Graphique : Nombre mensuel de conteneurs EVP de la SRS transitant par Dunkerque-Port selon les compagnies maritimes de transport

## LE PROJET CAP 2020, UN ATOUT POUR CONFIRMER LA BONNE CONJONCTURE ACTUELLE

Le lobbying mené auprès des compagnies maritimes par différents importateurs, regroupés au sein des Chargeurs du Nord, a d'ores et déjà fortement contribué au dynamisme de Dunkerque-Port. En 2017, pour la première fois, Dunkerque sera le plus important port d'importation du Range Nord de la SRS, représentant ainsi plus de 50% de la volumétrie totale de conteneurs EVP à destination des Hauts-de-France. Avec 27 000 conteneurs EVP, Dunkerque supplante donc le nombre de conteneurs importés via l'ensemble des ports belges cumulés.

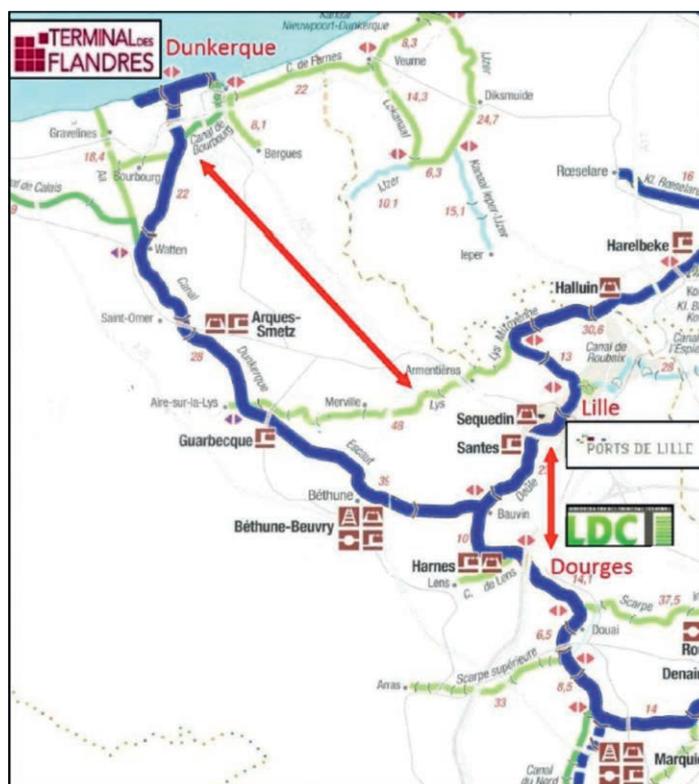
Le Nord de la France est un axe majeur pour la SRS qui connaît une augmentation de son trafic régional. C'est pourquoi CAP 2020 représente une véritable opportunité pour augmenter la volumétrie de conteneurs importée via Dunkerque.

## GAGNER EN EFFICACITE APRES LE DECHARGEMENT DES CONTENEURS

### RÉDUIRE LES DÉLAIS ET COÛTS D'ACHEMINEMENT VIA DUNKERQUE

Aujourd'hui le temps de parcours d'un porte-conteneur Asie-Europe est d'environ un mois. Ce délai laisse donc peu de place aux marges de manœuvre. En revanche, une fois les navires à quai, chaque port organise sa propre gestion des marchandises. Comme tout importateur, la SRS souhaite bénéficier des meilleures conditions logistiques jusqu'aux zones d'acheminement de ses marchandises.

C'est ce que propose Dunkerque-Port grâce à CAP 2020, avec la création d'une zone logistique de 350 hectares qui contribuera à réduire les transit times et les coûts. Alors que pour la SRS, acheminer des marchandises via les ports belges revient de 20 à 25% plus cher que via le port de Dunkerque, les infrastructures réalisées dans le cadre du projet CAP 2020 permettront à Dunkerque de renforcer son attractivité économique.



### DUNKERQUE, AU CŒUR DU MAILLAGE AVEC LES PORTS INTÉRIEURS

Une fois les navires à quai, la SRS a recours à la voie d'eau pour transporter les marchandises depuis le port de Dunkerque vers les zones d'acheminement de la métropole lilloise. Elle a depuis longtemps souhaité privilégier ce mode de transport rapide et massifié de plus en plus attractif.

Cette pratique existait déjà depuis les ports belges vers le port de Lille et la plateforme multimodale de Douges. Cependant, le bon maillage entre Dunkerque-Port et les ports intérieurs, renforcé par la récente création de l'association Norlink Ports a permis de rendre le transport par barges françaises encore plus attractif. La simplification administrative permise par la nouvelle procédure fluvio-maritime concomitante à une augmentation du trafic via le port de Dunkerque a contribué à accroître la volumétrie de conteneurs



transporté sur les voies navigables intérieures depuis Dunkerque. En 2016, près de 10 000 conteneurs EVP, soit environ 40% du total transitant par Dunkerque, ont été acheminés vers les ports intérieurs des Hauts-de-France. Le projet CAP 2020 améliorera également les systèmes de communication et de suivi à l'image du Cargo Community System AP+ afin de suivre les conteneurs tout au long de leur acheminement. A l'heure où le flux d'informations est primordial dans la chaîne logistique, la synergie entre les ports des Hauts-de-France renforce l'attractivité de Dunkerque-Port auprès des importateurs et doit faciliter le déploiement de nouvelles infrastructures dans le projet CAP 2020.

## OFFRIR DE NOUVELLES TECHNOLOGIES POUR LES NAVIRES À QUAI

Le projet CAP 2020 porte l'ambition de réduire les impacts environnementaux des navires à quai. Le fondateur du Groupe Auchan, Gérard Mulliez, soutient à titre personnel l'initiative portée par Dunkerque-Port de devenir le premier port à offrir une alimentation électrique pour les navires à quai. Alors qu'aujourd'hui, un porte-conteneur à quai continue à rejeter du CO<sup>2</sup> et des particules dans l'air en fonctionnant sur ses réserves de carburant, cette solution permettrait d'améliorer nettement la qualité de l'air, et ainsi le cadre de vie des Dunkerquois.

## CONCLUSION

### CAP 2020, POUR RENFORCER LA PLACE DE DUNKERQUE AU SEIN DU RANGE NORD

Le projet CAP 2020 représente une véritable opportunité en améliorant la position de Dunkerque-Port en termes économiques, géographiques et logistiques. Renforcer les capacités d'accueil et améliorer les conditions d'acheminement doit permettre d'atteindre un objectif

sous-jacent et essentiel à la réussite de CAP 2020 à savoir convaincre plus de compagnies maritimes de faire escale à Dunkerque-Port. Positionner Dunkerque sur les loops renforcera l'attractivité du port et attirera de nouveaux trafics, aujourd'hui captés par les ports belges. CAP 2020 permettra d'impulser une nouvelle dynamique à l'échelle du port, de la région Hauts-de-France et de tout son hinterland.