

DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



ASSOCIATION DES PORTS DES HAUTS DE FRANCE

L'association, connue sous la marque commerciale est NORLINK PORTS, a été créée en janvier 2017 par l'ensemble des CCI des Hauts de France, le Grand Port Maritime de Dunkerque, le Syndicat Mixte Docks Seine Nord Europe Escaut et la Société d'Exploitation des Ports du Détroit. Ses membres partagent et affichent l'ambition de faire de la région Hauts de France un "hub" logistique de l'Europe du Nord-Ouest.

Norlink Ports doit assurer la promotion des infrastructures portuaires de la région comme points d'échanges intermodaux ouverts sur le commerce mondial, et de développer l'implantation d'entreprises utilisatrices de modes alternatifs durables comme le fluvial et le ferroviaire.

CONTACT :

Juliette DUSZYNSKI
Déléguée générale
jdzyszynski@norlinkports.com

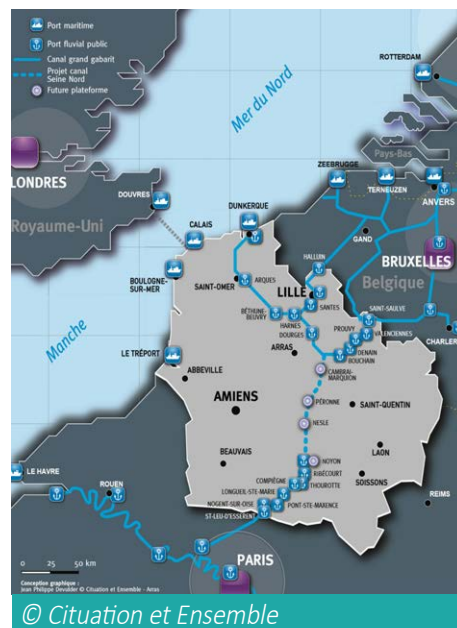
CAHIER D'ACTEUR ASSOCIATION DES PORTS DES HAUTS DE FRANCE

CAP 2020 : UNE CONVERGENCE D'INTÉRÊTS EUROPÉEN, NATIONAL ET RÉGIONAL

CAP 2020, COMMERCE MONDIAL ET NÉCESSAIRE ADAPTATION AU CONTENEUR

Le transport maritime conteneurisé a bouleversé l'économie des échanges et la géographie du monde. **En conséquence, les villes portuaires occupent un rôle central dans l'économie mondiale.** Dans ce contexte du "Made in world" les ports se sont équipés et adaptés pour répondre à ces nouvelles normes de manutention. **Avec CAP 2020, la question est celle du rôle du port de Dunkerque dans l'économie des échanges, qui progresse encore et va vers toujours plus de gigantisme.**

En 2006, à l'ouverture de Port 2000, le Havre accueillait les plus grands porte-conteneurs de 8 500 boîtes, aujourd'hui des porte-conteneurs de 22 000 EVP sont en construction. Ce gigantisme des porte-conteneurs nécessite des terminaux adaptés... **Le port de Dunkerque a déjà une réelle expertise d'accueil des plus gros porte-conteneurs,** le port dispose d'un des plus forts tirant d'eau (16,5 mètres) et peut réceptionner les navires 24h/24 et par toutes conditions de marées et de conditions climatiques. De plus **la croissance du marché conteneurisé a été forte en 2017 et décolle par rapport à celle du PIB mondial.** Alphaliner a souligné qu'en 2017 les volumes transportés devraient augmenter de plus de 6 % dans le Monde (source : Le marin 19.10.2017).



© Citution et Ensemble

DUNKERQUE & CAP 2020 UNE NOUVELLE PORTE EN EUROPE

DUNKERQUE À LA FOIS DANS LE RANGE NORD ET DANS LA DORSALE ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

Le Port de Dunkerque bénéficie d'une localisation idéale dans le range nord européen portuaire, dont il peut tirer avantage. Dunkerque et le Nord de la France sont situés dans les zones européennes de forte consommation, en faisant partie de la dorsale européenne (Londres au Benelux en passant par le Rhin jusqu'au Nord de l'Italie).

Si la région Hauts de France abrite 6 millions d'habitants, elle dessert dans un rayon de 300 km un marché potentiel de 80 millions de consommateurs.

TRAFIC CONTENEURS, VRAIE FAIBLESSE DES PORTS FRANÇAIS

La France représente la première façade maritime d'Europe mais est un acteur de seconde zone sur le plan portuaire.

En 1990, le trafic conteneurs réalisé par les ports français était équivalent à celui d'Anvers. Aujourd'hui, le trafic conteneurs réalisé par Anvers est plus de deux fois supérieur au trafic conteneurs total des ports français.

L'écart s'est creusé en 25 ans entre les ports français (Dunkerque, Rouen, Le Havre) et les ports du nord belges, néerlandais et allemands ; ce qui tend à mettre définitivement ces derniers en position de devenir les ports desservant Paris et la région Ile de France.

Si le poids de Dunkerque dans le trafic conteneurs du range nord est aujourd'hui marginal (moins de 1 %), il nous semble que l'objectif de développer le trafic conteneurs à Dunkerque est un enjeu d'intérêt européen... D'autant que les prévisions de trafics annoncés par la Commission européenne¹ sont "fortement en hausse à l'horizon 2050, jusqu'à 50 % pour les voyageurs et 80 % pour le fret."

Cela pose la question des deux principales portes d'entrée du continent, Anvers et Rotterdam, qui font face à des problèmes récurrents de congestion, problèmes qui tendent à devenir structurels.

Aussi le projet CAP 2020 de Dunkerque nous paraît venir à point nommé pour offrir au continent européen une "nouvelle porte" de manière à décongestionner les ports et territoires voisins.

Le fait que le Port de Dunkerque soit positionné dans le corridor Mer du Nord - Méditerranée, un des neufs corridors de transports reconnus d'intérêt européen, est déjà en soi une reconnaissance. **Dunkerque, en s'adossant au réseau portuaire des Hauts de France, a un rôle à jouer pour une desserte européenne plus efficace et vertueuse.**

Dans cette optique le port de Dunkerque présente une véritable opportunité en offrant **un hinterland structuré (offre fluviale et offre ferroviaire) où le report modal peut s'envisager de façon massifiée à la fois sur le rail et sur le fleuve. Cet atout est d'autant plus à souligner que 80 % du trafic de marchandises en France est routier², contre 64 % en Belgique ou en Allemagne.**

L'INTÉRÊT NATIONAL DU PORT DE DUNKERQUE OU "L'AXE NORD"

La Côte d'Opale, du Tréport à Dunkerque, constitue le premier ensemble portuaire français (90 millions de tonnes). La mission des sénateurs Bignon et Vandierendonck en 2016 a définitivement positionné ce littoral comme "la façade maritime du Nord de la France, l'une des trois grandes portes d'accès au marché français".

CAP 2020 PARTICIPE DE LA STRATÉGIE PORTUAIRE NATIONALE

L'importance du port de Dunkerque pour le pays a été rappelée par le Premier Ministre Edouard Philippe lors des Assises de l'Economie de la Mer au Havre le 21 novembre 2017³ :

"Il existe en métropole, trois systèmes portuaires qui

¹ Feuille de route pour en espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, livre blanc de la Commission Européenne, mars 2011

² Source : EUROSTAT 2015.

³ Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier Ministre - Assises de l'Economie de la Mer Le Havre - Mardi 21 novembre 2017

ont clairement un intérêt européen et international. Et qui pour cette raison, doivent demeurer dans le giron de l'Etat. (...) le grand port français (...), de la mer du Nord, c'est Dunkerque. Dunkerque qui se trouve en compétition immédiate avec les grands ports belges et néerlandais. **Dunkerque qui doit devenir notre tête de pont sur l'axe Nord, en se coordonnant, bien sûr, avec les ports proches, en particulier celui de Calais.** Le Préfet de région des Hauts-de-France conduira la réflexion sur cet axe. (...) je veux que la France devienne l'une des grandes portes de l'Europe continentale. **Nous avons pris du retard par rapport aux ports d'Europe du Nord.** Ce retard commence à nous coûter cher en termes de trafic, mais il n'est pas irréversible. **Avec des ports compétitifs, nous aurons une économie de la mer compétitive.** Et forcément durable."

Conformément à la volonté de l'Etat affichée dans le discours du Premier Ministre, CAP 2020 permettra au Port de Dunkerque de devenir cette "tête de pont" pour le Pays, de gagner en compétitivité et contribuera à reniveler notre offre portuaire au regard de celle des ports d'Europe du Nord qui ont su investir ces dernières années.

Ce discours fait écho au rapport de la cour des comptes de février 2017 portant sur la réforme des grands ports maritimes⁴ ; ce rapport évoquait l'attractivité insuffisante de nos ports. La Cour des comptes constatait le retard des ports français sur le trafic conteneurs et mettait en exergue **deux leviers essentiels pour l'attractivité et la compétitivité portuaire :**

- 1. Dynamiser la politique domaniale,**
- 2. Mettre en place une desserte portuaire concurrentielle**

Sur ces deux points, le projet CAP 2020 bénéficie déjà de toutes les conditions de réussite :

Le GPMD dispose de foncier et le valorise (35 % du chiffre d'affaire du port est issu des recettes du domaine). Les surfaces importantes valorisables dont dispose encore le port de Dunkerque (3 000 hectares) constituent un avantage concurrentiel en faveur de la création de nouveaux terminaux portuaires et de l'implantation d'activités liées.

Le report modal est une obligation pour accompagner la croissance du transport de marchandises terrestre. La part des modes alternatifs à la route atteint aujourd'hui 52 % à Dunkerque. **Le GPMD, en port complet, dispose d'une desserte concurrentielle permettant de conforter et d'étendre son hinterland** (Dossier du maître d'ouvrage - p 36).

DUNKERQUE, UN MOTEUR ECONOMIQUE POUR LES HAUTS DE FRANCE

COOPÉRATIONS PORTUAIRES

Le Port de Dunkerque est inscrit dans son environnement régional, il complète le littoral Hauts de France aux côtés du Port de Calais-Boulogne, ces trois ports se présentent à l'international comme une offre portuaire maritime. Le projet Cap 2020 a d'ailleurs été imaginé en bonne intelligence et en bonne complémentarité de "Calais 2015".

Le port de Dunkerque dialogue avec les ports fluviaux régionaux (Lille, Dourges, Valenciennes), il a été précurseur en créant un GIE en 2011 avec la chambre de commerce et d'industrie Grand Lille et la plateforme de Dourges, afin de promouvoir les transports par voie fluviale. Dans le nouveau cadre régional, **la volonté de disposer d'un effet de taille afin de consolider l'hinterland et de l'étendre, a pris une autre dimension.** L'association "Norlink Ports", créée début 2017, rapproche Dunkerque, les ports décentralisés de Calais et Boulogne-sur-Mer, des plateformes intérieures (Béthune, Valenciennes, Dourges, etc.) gérées par les chambres de commerce.

Cette création est à mettre en lien direct avec l'enjeu relatif au rapprochement entre la façade maritime régionale et les ports intérieurs de la région Hauts-de-France, tel que décrit dans le rapport parlementaire de 2016. Elle s'inscrit également comme le prolongement logique du GIE, dont les travaux avaient contribué au lancement du service de transport combiné fluvial régional NORD PORTS SHUTTLE (NPS).

Une telle coopération autour d'un ensemble portuaire avec des potentialités de trafics, de débouchés, de chaînes logistiques, crée les conditions de compétitivité, en particulier face aux ports concurrents du Benelux.

Les gestionnaires portuaires des Hauts-de-France entendent ainsi mieux conjuguer attractivité portuaire et développement économique du territoire régional.

⁴ <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/05-bilan-reforme-grands-ports-maritimes-Tome-2.pdf>

LE CHOIX DE LA SOLUTION "ATLANTIQUE"

Le dossier du Maître d’Ouvrage présente les deux scénarios qui ont été étudiés pour accompagner la croissance du conteneur à Dunkerque.

Les conclusions sont simples pour Norlink Ports : **Atlantique est le scénario qui doit être retenu.** Il assure en effet les mêmes objectifs que la variante Baltique en terme de volume de conteneurs traités, de valeur ajoutée et d’emplois créés pour le territoire. Tout en présentant globalement des avantages économiques, sociaux et environnementaux bien meilleurs.

Au-delà de ces arguments en faveur d’Atlantique, un élément essentiel est la réalisation de quais linéaires pour les conteneurs, tel qu’adoptés au Havre après comparaison

avec le port de Felixstowe dans les années 1990 et déployés depuis à très grande échelle au niveau mondial, notamment dans les ports chinois.

Cette linéarité qui se traduit ici par une recherche logique de continuité avec l’axe du quai de Flandre déjà existant permet de développer la productivité globale des opérations sur les terminaux et le phasage des investissements, et garantit pour le GPMD, et donc pour Norlink Ports et leurs clients, le meilleur gain en compétitivité face à la concurrence du Benelux.

C’est donc là une qualité essentielle de la solution de base dite Atlantique proposée par le GPMD.

CONCLUSION

Le projet CAP 2020 est essentiel :

Dans le cadre des enjeux de transports en Europe, qui a besoin de nouvelles solutions portuaires pour ne pas être asphyxiée et garantir les bonnes conditions de mobilité des biens et des personnes.

Pour répondre à la politique portuaire nationale telle que formulée par le Premier Ministre :

Cet "axe Nord" est nécessaire pour poursuivre l’inscription de notre pays dans l’économie des échanges et rattraper le retard accumulé vis-à-vis des ports commerciaux voisins.

Dans un cadre régional et local, où Dunkerque doit jouer le rôle de moteur portuaire et logistique (emplois et Valeur Ajoutée) d’un système régional porté par Norlink Ports. CAP 2020, point d’étape de la supply chain, participera à créer de la valeur ajoutée par les flux, au bénéfice de la région.

Le Port de Dunkerque est un port énergéticien (terminal méthanier), un port diversifié dans ses trafics, un port complet dans sa desserte, un port disposant de réserves foncières propices à l’accueil d’industries logistiques, un

port soucieux de son environnement (emploi, formation, intégration environnementale), un port de dialogue (climat social) et un port tourné vers ses clients (leur satisfaction).

Le port de Dunkerque un port mature qui souhaite prendre ses responsabilités pour à la fois contribuer à l’Europe des transports et tirer profit de l’ "économie des flux". Il ne nous paraît pas envisageable que Dunkerque soit exclu du monde des échanges, alors que les concurrents du Nord investissent fortement.

Le projet CAP 2020 peut paraître ambitieux, il est en fait vertueux, responsable et arrive à un moment charnière où le commerce mondial progresse et avant que le secteur du e commerce ne prenne sa pleine ampleur dans notre pays.

La solution Atlantique proposée par le GPMD doit être retenue, car elle assure la meilleure compétitivité pour les opérateurs de terminaux, et car elle présente le plus d’avantages au regard de l’analyse multicritères au titre du Développement Durable.