



ISEMAR

Le Port de Dunkerque présente un des revirements de tendance les plus remarquables du monde portuaire français et même européen. Transformé spatialement dans les années 1960-1970 (développement des quais vers l'ouest) et plus récemment socialement et économiquement, le Port Autonome, établi sur ses trafics industriels, a vécu des années 1990 difficiles. Il a réussi un repositionnement vers des marchandises à plus forte valeur ajoutée (conteneurs, rouliers, produits frais) notamment en gagnant la confiance de grands opérateurs. De longue date port industriel, Dunkerque cherche aujourd'hui à cultiver sa place dans les réseaux logistiques internationaux et européens.

Un port français atypique

Excentré par rapport au territoire national et proche des ports du Havre et de Rouen, destinés à répondre au besoin du bassin parisien, le port de Dunkerque présente une situation géographique qui le positionne essentiellement comme la porte maritime du Nord de la France, région agricole (céréales, sucre) mais surtout industrielle.

A partir 1959, la mise en service de l'aciérie Usinor, le long du Bassin maritime, a permis de développer un pôle sidérurgique bord à quai. Aux trafics locaux se sont ajoutées les importations maritimes de charbon et de minerais qui se sont substituées progressivement à la production française de ces mêmes produits.

A l'image d'autres sites portuaires français, le Port Autonome de Dunkerque (PAD) s'est développé par la construction de nouvelles installations : au centre le Bassin maritime et le Bassin de Mardyck (1958-1967) et à l'Ouest l'Avant Port et le Bassin de l'Atlantique (1972-1974). Avec un profond tirant d'eau, l'Avant-port permet l'apportement des gros pétroliers alors que le Bassin de l'Atlantique se divise entre le Quai à Pondéreux Ouest (charbon, minerais), le Quai des Flandres (Conteneurs) et le terminal roulier, soit au total 17 km de quais abrités de la mer.

Le port de Dunkerque se trouve soumis la concurrence directe des ports belges et néerlandais, rendant difficile son positionnement sur les marchés en développement comme celui de la conteneurisation. De plus, dans les années quatre-vingt-dix, la construction du Tunnel sous la Manche a entraîné la disparition des lignes ferry. A cette époque, seule la fonction industrielle faisait vivre le port et certains lui prédisaient un avenir peu dynamique.

Dans ce contexte peu avantageux, il devenait nécessaire d'adopter de nouvelles mesures qui, aujourd'hui, constituent les particularités du port nordiste. Durement touché par la grande grève de 1976, le PAD a été le premier à expérimenter le changement de statuts des dockers en 1992. Le syndicat local, CSOPMI, en rupture avec la CGT, a fait le choix de l'intégration du personnel dans les entreprises de manutention (350 dockers

permanents intégrés plus 200 temporaires). Cette pacification du climat social a permis à la place portuaire d'accroître son attractivité et sa compétitivité.

La création d'opérateur unique de terminal sous la forme de sociétés regroupant opérateurs privés, autorité portuaire et personnel dockers, est une autre particularité du PAD. En décembre 1999, le GIE Sea Bulk (détenu à 60% par Sea Invest et à 40% par le PAD) est mis en place pour opérer les vracs du Quai à Pondéreux Ouest (QPO) et en mai 2001, la SAS Nord France Terminal International (initialement détenue à 60% IFB et à 40% PAD) est constituée pour réaliser la manutention du terminal conteneur du quai des Flandres.

Adaptation et consolidation du port industriel

Le port de Dunkerque assure sa troisième place de port français avec, désormais, plus de 50 Mt par an et un record en 2005 dû plus particulièrement à la hausse des trafics de produits pétroliers.

Trafics du port (Mt)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total	45,29	44.52	47.85	50.08	51.00	53.33
Vrac. Liq.	14.81	13.32	13.09	13.22	12.16	14.84
Vrac sec	25.71	22.99	25.00	25.79	27.12	26.23
March. Div.	4.76	8.17	9.49	11.07	11.71	12.26

source PAD

Sixième port en terme de trafic total de la Rangée Le Havre-Hambourg, Dunkerque est souvent comparé à Zeebrugge, pour ses qualités nautiques et par sa volonté de diversification, notamment vers les marchandises à valeur ajoutée (conteneur, automobiles neuves...). Néanmoins, le PAD est d'abord fort de ses filières industrielles portuaires qui nourrissent des trafics de vracs liquides, vracs secs et produits industriels.

Les importations de pétrole brut sont destinées à la Raffinerie des Flandres du groupe Total (7,7 Mt de capacité) qui, en retour, exporte des carburants raffinés

alors qu'une autre unité, la Société de la Raffinerie de Dunkerque (Exxon, Total, BP) transforme des sous produits (huiles paraffines, bitumes...), qui sont eux aussi en partie exportés. Enfin, le vapocraqueur Polimeri Europa (1974) complète, par la pétrochimie, ce volet vrac liquide.

Trafics énergétiques (Mt)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Pétrole	7.1	6.6	6.9	6.8	5.4	6.6
Raffinés	6.5	5.7	5.1	5.5	5.9	7.5
Charbons	7.5	7.0	8.0	9.0	8.5	8.8

source PAD

Le charbon représente l'autre partie du pôle énergétique dunkerquois et ses importations ont différentes destinations. Le charbon à coke alimente l'aciérie Sollac et bien plus loin le site de Florange en Moselle. Le charbon vapeur repart aussi en train vers des centrales thermiques EDF¹, des cimentiers, des sucriers et par transbordement vers des clients britanniques (Powergreen, Innergy) qui ne disposent pas de capacité de stockage.

Le terminal Sea Bulk (capacité 1,7 Mt) répond donc à une variété de clients en développant un véritable processus logistique de qualité pour l'entreposage et les réexpéditions maritimes ou ferroviaires des charbons. Dans un contexte de hausse des taux de fret, les prestations des opérateurs de manutention se doivent d'être compétitives afin de répondre aux besoins des armateurs et des chargeurs qui cherchent à optimiser les coûts.



L'aciérie Sollac, pilier portuaire dunkerquois (photo PAD)

Pour Dunkerque, l'acier ne peut être une rente de situation. Le marché est difficile avec en toile de fond la morosité du secteur automobile dont le site est fournisseur en Espagne et en Grande-Bretagne. Le groupe Arcelor² a programmé la fermeture en 2010 de l'unité de Florange ce qui supprimera une des filières du port (- 2 Mt). Cependant, l'aciérie à chaud de Dunkerque gardera son rôle avec les autres sites portuaires européens de Fos, Gand et Aviles. Le charbon pourra aussi être utilisé pour d'autres filières notamment

¹ La Compagnie d'Approvisionnement en Combustible et de Logistique (CAPCOL) est la filiale de EDF qui gère les commandes et les stocks disponibles de charbon,

² Fin Janvier 2005, le projet de rachat du groupe indien Mittal pose des incertitudes sur l'avenir d'Arcelor.

électriques jusque dans l'Est de la France et en Allemagne (qui perdra à terme la moitié de sa filière charbon).

Le pôle métallurgique est une des forces de Dunkerque. Outre l'aciérie Sollac et ses quatre hauts fourneaux, le site compte plusieurs unités spécialisées : l'usine de laminage à froid de Mardyck (Arcelor), l'usine métallurgique GTS (Dillinger Hütte / Arcelor), l'usine de tubes de l'allemand Europipe, les usines de produits à base de manganèse de Comilor (Eramet) et RDME (Companhia Vale do Rio Doce), et l'usine Aluminium Dunkerque (Alcan)³. Ces unités importent divers minerais et en retour exportent des produits métallurgiques usinés⁴.

Trafics de minerais et de produits métallurgiques (Mt)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
minerais	13.8	11.8	13	12.6	14.3	13.1
prod. métal.	1.6	1.8	1.8	1.6	1.8	nd

source PAD

Le port possède un certain nombre de trafics et de terminaux spécialisés⁵ pour les vracs secs. Les trafics agricoles concernent les exportations de céréales et le sucre (export régional et import des pays ACP), dont les trafics sont menacés par la libéralisation du secteur. Le nouveau DMT (Dunkerque Multibulk Terminal), récemment transformé par une société portugaise (Secil), traite des petits trafics agroalimentaires, des engrais et des vracs divers. Enfin, le port est aussi actif sur le secteur des laitiers, ciments et aluminates pour des grands groupes du secteur (Holcim, Laffarge...).

Desserte terrestre : renforcer les liens avec les acteurs ferroviaires

Pour les pondéreux destinés à des consommateurs situés à l'intérieur du pays, Dunkerque dispose de deux modes de transports. Le canal de Dunkerque offre un grand gabarit jusqu'à Valenciennes et le réseau ferroviaire a été organisé dans le Nord pour les besoins industriels. Néanmoins, le port souffre dorénavant de problèmes ferroviaires. L'un d'entre eux est en voie de règlement avec la réalisation d'un barreau ferroviaire électrifié au Port Ouest (8 km pour 5,2 M d'euros). L'autre est surtout un problème économique provoqué par le Plan fret de la SNCF et concerne la hausse des taux de fret ferroviaire.

³ L'usine Dunkerque Aluminium n'est pas menacée à court terme par la politique d'Alcan qui vise à fermer les unités ne bénéficiant pas des tarifs d'électricité intéressants de la part d'EDF. Le contrat actuel court jusqu'en 2017.

⁴ Le terminal des produits métallurgiques a connu quelques vicissitudes. La faille d'ACIMAR (filiale de la SNCB) a entraîné la création d'une nouvelle entité, la Société du Terminal de l'Escaut (STE) codétenue par une filiale de Sollac et plusieurs manutentionnaires locaux.

⁵ La manutention dunkerquoise est partagée entre Sea Bulk, Barra (Balguerie, Sogena, Sica Nord Céréales, Sea Invest), Cogema Dewulf (SDV / Bolore), SRE et NFTlou.

Un port de pondéreux comme Dunkerque se doit de posséder une accessibilité ferroviaire compétitive car plus que la moitié des trafics dépend de ce mode d'acheminement. Ni le PAD ni les opérateurs ne souhaitent s'engager dans le transport ferroviaire qui est un métier à part entière. C'est donc sur la SNCF ou ses concurrents que repose l'efficacité de ce service terrestre essentiel.

Le fluvial est l'autre mode de transport massifiant qui structure le pré et post acheminement du port. Le lien grand gabarit (1350 t) pour les pondéreux et les conteneurs relie la région de Valenciennes. Au-delà, la Wallonie et le Bassin parisien via le futur Canal Seine Nord étend l'hinterland fluvial du PAD.

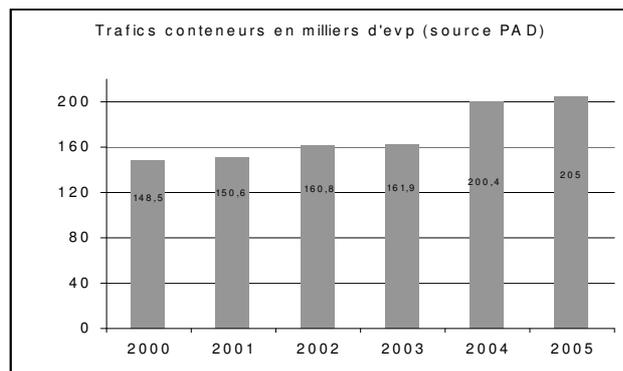
La conteneurisation : des acteurs mondiaux qui vont relancer les trafics ?

A Dunkerque, comme dans les autres ports français, la conteneurisation a été, pendant longtemps, liée aux trafics Nord-Sud de CGM et Delmas. Les deux opérateurs ont même détenu le manutentionnaire local Nord Conteneurs. Avec le désengagement des armateurs, Dunkerque devait rebondir pour se placer sur l'un des plus prospères marchés maritimes. Dans le contexte de la Rangée nord, la capacité pour Dunkerque d'établir une nouvelle offre est limitée. Le Havre, renforcé par Port 2000, et Anvers, fort sur les marchés du Nord de la France, limitent l'hinterland naturel de Dunkerque.

Le PAD a su intéresser en 2001 à son terminal à conteneurs la société Inter Ferry Boat (IFB), filiale manutention des chemins de fer belges (SNCB). NFTIou présentait sous la forme d'un partenariat public-privé, une expérience originale d'opérateurs unifiés rendue possible, entre autre, par le climat social pacifié. Néanmoins, l'engagement au sein du NFTIou s'est avéré négatif pour IFB car les trafics ont stagné. En juillet 2003, le PAD a accepté de reprendre la majorité des parts du terminal conteneur, l'opération de "portage" devant permettre d'attendre l'intérêt d'un nouvel opérateur. C'est en septembre 2005 que le port a retenu l'armement danois Maersk pour reprendre ses parts dans NFTIou. Cependant, le port n'a pas renoncé à faire entrer CMA CGM dans le terminal à conteneurs notamment via la vente des parts de IFB dont la SNCB⁶ compte pour "récupérer" une partie de son investissement.

Maersk fournit avec CMA CGM (renforcé de Delmas) les principaux trafics de conteneurs du PAD. Si, ces dernières années, CMA-CGM a réalisé les plus gros volumes, Maersk confirme sa montée en puissance. En sus de son partenariat avec CMA CGM et Marfret sur les Antilles, le géant danois a inclus Dunkerque dans deux services océaniques (Amérique du Sud – Europe en 2004, Asie – Europe en 2005) et il dispose également d'un entrepôt logistique au Port Ouest.

Le Port de Dunkerque a pris conscience qu'une incitation de l'offre était nécessaire au développement des trafics de conteneurs. Le site Toyota de Valenciennes a permis de mettre en œuvre deux services complémentaires : le feeding depuis Rotterdam et le fluvial vers Lille et Valenciennes. Le PAD et le Port de Lille ont donc fondé le GIE Nord Service Conteneurs à la fois opérateur feeder (23 000 evp en 2004) et fluvial. En 2005, l'armement spécialisé anversoï Delphis a repris le service feeder alors que NSC (dont le PAD détient 90%) reste opérateur fluvial (8 500 evp en 2005).



Quel est l'avenir de Dunkerque dans l'hyper compétition du conteneur ? Le PAD se fixe l'objectif de 600 000 evp en 2010. Le site a quelques atouts, l'avantage d'être géographiquement le premier port de la Mer du Nord, un site portuaire de qualité (tirant d'eau, capacité de terminal en voie d'extension) et l'engagement d'un opérateur global. Cependant, la concurrence est forte et les armateurs présents à Dunkerque sont ou seront aussi actifs chez les voisins (Maersk à Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, CMA CGM à Zeebrugge).



Le terminal à conteneurs (photo PAD)

Dans une certaine mesure, Dunkerque répond à la nécessité pour les grands armateurs européens de disposer d'une capacité portuaire diversifiée sur le cœur du marché européen qu'est le Benelux, le Nord de la France, l'Ouest de l'Allemagne et l'Angleterre. Du point de vue des clients, déjà la VPC, la grande distribution régionale et quelques entreprises exportatrices trouvent au PAD une solution logistique de proximité avec une ligne directe Asie – Europe.

⁶ Les chemins de fer belges se sont aussi désengagés des terminaux de Zeebrugge et Anvers.

Le roulier : s'appuyer sur les marchés industriels et logistiques pour développer un véritable réseau

La mise en service du Tunnel sous la Manche avait provoqué la fin de la ligne Ramsgate – Dunkerque en 1998 de l'opérateur nordique Sally. Dès 2000, l'armement Norfolkline du groupe Maersk étend son réseau en ouvrant un service pour le fret roulant accompagné entre Dunkerque et Douvres. L'année suivante un autre opérateur, Dartline, met en place un service non accompagné sur Dartford dans l'estuaire de la Tamise.

En 2002, la CNC qui représentait 25% du trafic Dartline a mis fin à ses trafics de conteneurs alors que le service se voyait perturbé par l'affrètement d'unité par l'armée britannique. Finalement, en décembre 2004, Dartline a mis fin à son service français. L'échec est largement effacé par le succès de Norfolkline qui, outre son métier de transporteur maritime, s'est tourné vers les entreprises⁷ en développant des prestations logistiques. Norfolkline va augmenter en 2006 – 2007 sa capacité de transport avec la réception de trois nouveaux rouliers mixtes. Le *Maersk Dunkerque*, premier de la série offre désormais 2 000 mètres linéaires. Par ailleurs, le PAD a investi 14 M d'euros dans un 4^e poste roulier en 2005 disponible pour d'autres trafics roulier, cabotage ou automobile.

Trafics avec l'Angleterre (milliers d'unités de fret)

2001	2002	2003	2004	2005
214	284	377	390	420

Source PAD

Comme d'autres ports européens, Dunkerque a des ambitions en matière de cabotage. En 2003, le PAD a exploré le potentiel du Danemark avant de suivre le projet de Norfolkline de développement d'une ligne entre Dunkerque - Santander. Sous le nom de "RoRo Esperance", avec 4 M d'euros le projet est en tête de liste de la seconde vague d'aide du processus européen Marco Polo (en partenariat avec l'armement espagnol Suardiaz). La presse parle d'un démarrage au printemps 2006 avec naturellement une place pour Dunkerque comme hub entre les lignes britanniques et espagnoles et voire nordiques. Les trafics des véhicules neufs sont une autre ambition dunkerquoise, d'autant plus que l'ensemble des ports voisins est actif dans le secteur (Calais, Zeebrugge, Gand, Flessingue, Anvers). Il y a quelques années, Renault avait fait un essai avant de choisir Zeebrugge. En 2005, GEFCO a testé à son tour le port nordiste vers l'Angleterre.

La logistique : exemple de la filière froid

Le développement de la filière logistique est un atout de plus au service des ambitions du port nordiste avec une triple articulation maritime conteneur, conventionnelle et

roulière. Le PAD dispose au Port Est d'un parc logistique en cours d'expansion tout à fait remarquable. Le développement du site se fait sur le domaine portuaire, mais sans exclure la possibilité de vendre à terme ce qui rassure les logisticiens.

Le site accueille ainsi un entrepôt de Maersk Logistics (10 000 m³) et un entrepôt de MGF – Conhexa (20 000 m³) mais surtout c'est un véritable pôle de spécialité produits frais qui s'est organisé au fil des ans. Le port reçoit en conventionnel ou en conteneurs des fruits et légumes du Maroc, d'Amérique du Sud et des Antilles. Le précurseur est une société belge qui a fondé en 1995 Dunfrost pour la logistique des produits sous température négative (40 000 m³) et en 1997 Dunfresh sous température dirigée (28 000 m³) pour les producteurs de bananes des Antilles. En 2005, la SICA martiniquaise Banalliance a mis en œuvre son propre entrepôt (5 000 m³). Dailyfresh, construit à l'initiative de Maersk en partenariat avec deux sociétés néerlandaises, complète le pôle. Dans un contexte de libéralisation du marché de la banane, la maîtrise de la filière (totale pour la production des Antilles françaises) est un atout pour le PAD.

A côté de ce premier pôle, le PAD a mis en œuvre une seconde zone, Dunkerque Logistique International, couvrant 190 ha et disposant de son propre embranchement ferroviaire. Le PAD a confié à Créimmo, filiale en immobilier de la CCI de Dunkerque l'aménagement et le développement d'une tranche de 16 hectares. Déjà Gazeley, logisticien britannique a choisi le site.

Conclusion

Depuis plusieurs années, le PAD fait preuve d'initiative dans ses secteurs d'activité : partenariat public/privé dans certains terminaux, engagement dans le feeder et le fluvial, projet Maroc Polo... Il a ainsi réussi à conserver mais aussi à attirer de gros opérateurs. Cette confiance du marché repose sur des atouts géographiques, économiques et sociaux. Le port bénéficie d'un esprit de place portuaire fort, d'un climat social sain, d'un mode de gestion des terminaux original, ainsi que de capacités nautiques et spatiales qui lui permettent de se placer dans la très forte concurrence des ports voisins du Bénélux. Comme les autres ports européens, le port de Dunkerque se doit de conforter ses trafics, extrêmement industriels, et simultanément de développer des marchés stratégiques et particulièrement porteurs. La conteneurisation, la logistique, l'automobile, le roulier transmanche et, pourquoi pas demain, les autoroutes de la mer représentent autant de marchés potentiels pour le PAD.

⁷ L'acquisition de Norse Merchant Ferries en Mer d'Irlande permet, depuis 2005, de créer des synergies commerciales pour les trafics vers l'Irlande. L'année dernière, Norfolkline a également racheté deux unités pur fret de l'armement turc UND RORO (2 800 ML) pour 42 Meuros.