

LA COMPETITIVITE DE L'APPROCHE TERRESTRE DU PORT DE DUNKERQUE

Pierre CHANSON

Le port de Dunkerque occupe une situation géographique privilégiée par rapport au futur lien fixe transmanche et développe actuellement une action commerciale importante, il est apparu intéressant de mesurer la compétitivité de son approche terrestre des transports de conteneurs maritimes face à ses concurrents d'Anvers et de Rotterdam (Pour le port du Havre voir note de Mars 1989).

Ces chiffres repris dans les deux tableaux ci-après ont été calculés sur des prix de référence en ce qui concerne les prix ferroviaires (donc susceptibles d'être améliorés en fonction des conditions de remise).

Les prix routiers français se situent entre 5 Francs et 5,20 Francs au km parcouru et les prix des routiers belges et néerlandais entre 4,60 et 4,65 Francs au km parcouru. Ce sont des prix de marché qui sont valables aussi bien pour un 20' que pour un 40'.

Offre comparative pour les transports de conteneurs de 20'

Effort à accomplir sur les zones de Reims et Metz

Les offres contenues dans le tableau ont été calculées sur la base de prix aller à charge retour à vide pour des conteneurs de 20' d'un poids net inférieur à 16 Tonnes pour les envois ferroviaires.

Par ailleurs les prix C.N.C. et Intercontainer comprennent la livraison à domicile dans un rayon de 20 km.

En dehors des régions de Reims et de Metz, le port de Dunkerque dispose d'une approche terrestre par conteneur de 20' très compétitive, notamment grâce aux efforts tarifaires consentis par la C.N.C., en particulier pour les régions du Nord-Est et du bassin Rhodanien très sensibles aux attraits du port belge.

Il semblerait d'ailleurs, que si le trafic était suffisamment important, le différentiel négatif des prix ferroviaires pratiqués au départ des régions de Reims et de Metz pourrait être au moins largement atténué.

Régions	Dunkerque		Anvers		Rotterdam	
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route
Chalon sur Saône	100	141	107	130	131	152
Dijon	100	140	115	128	147	152
Lyon	100	153	105	140	128	160
Paris	100	100	135	114	158	147
Bordeaux	100	162	115	164	131	182
Strasbourg	100	159	104	120	120	139
Mulhouse	100	150	103	118	103	136
Nancy	100	140	109	107	118	129
Metz	121	152	157	100	141	126
Reims	116	118	146	100	199	140
Amiens	153	100	227	153	304	215
Saint Quentin	154	100	177	107	243	161
Lille	250	100	376	151	556	268

Offre comparative pour les transports de conteneurs de 40'

**Vive compétition
pour tout le quart
nord - est de la
France**

Les offres contenues dans le tableau ont été calculées sur la base d'un prix aller à charge et retour à vide pour les conteneurs de 40' dont le poids est inférieur à 24 Tonnes pour les transports ferroviaires.

Par ailleurs les prix C.N.C. et Intercontainer comprennent la livraison à domicile dans un rayon de 20 km.

Si la compétitivité du port de Dunkerque reste attractive jusqu'au Nord de l'axe Dijon - Chalon-sur-Saône, il n'en demeure pas moins que des régions industrielles du nord-Est subissent l'attraction du port d'Anvers. L'insuffisance de compétitivité de l'offre ferroviaire n'est pas compensée par la compétitivité de l'offre routière française pénalisée par des distances terrestres plus longues et des prix légèrement plus élevés au km parcouru par rapport à l'offre des routiers belges.

Régions	Dunkerque		Anvers		Rotterdam	
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route
Chalon sur Saône	100	110	150	100	185	117
Dijon	100	110	160	100	212	119
Lyon	100	109	125	100	155	114
Paris	141	100	230	114	312	147
Bordeaux	100	103	104	103	126	115
Strasbourg	132	133	125	100	161	116
Mulhouse	126	128	126	100	192	116
Nancy	133	133	145	100	196	120
Metz	192	152	218	100	298	126
Reims	166	118	256	100	354	140
Amiens	250	100	398	153	551	215
Saint Quentin	226	100	305	107	437	161
Lille	403	100	642	151	987	268

. La base 100 représente la cotation la plus compétitive sur la relation considérée.

Ce type de problème a été déjà évoqué en ce qui concerne le port du Havre. La défense des hinterlands des deux grands ports français de la rangée Nord passe obligatoirement par une offre ferroviaire compétitive par rapport aux offres routières du Bénélux. Il est permis de penser que la massification des flux associés à une offre de 80' (telle que la pratique Intercontainer) devrait favoriser des cotations ferroviaires par 40' suffisamment attractives pour dissuader les chargeurs des régions du Nord-Est de choisir Anvers.

Ce problème est d'autant plus préoccupant que les 40' représentent actuellement 60 % du trafic portuaire. ■

