



Débat Public sur le projet de nouveau bassin pour le conteneur

Loon-Plage
15 novembre 2017

+



CAP 2020 EN IMAGES

+

FILM CAP2020

Historique et missions de Dunkerque-Port

2008 : Naissance des Grands Ports Maritimes

(loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant sur la réforme portuaire)

- ▶ **Recentrage des missions autour de 3 axes principaux :**
 - ▶ Le développement, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes
 - ▶ Le développement et la gestion de son domaine (zones industrielles et logistiques)
 - ▶ La préservation des espaces naturels

- ▶ **Transfert des activités des grutiers et des portiqueurs chez les opérateurs de manutention**



La gouvernance de Dunkerque-Port

Tutelle

MINISTÈRE DES FINANCES

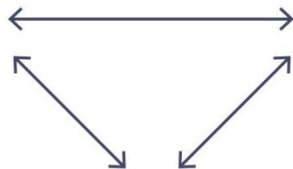
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

CONSEIL DE SURVEILLANCE
(18 membres)

- Arrête les orientations stratégiques de l'établissement
- Exerce un contrôle permanent de sa gestion

COMITÉ D'AUDIT
(4 membres)

- Organe de contrôle des comptes, d'audit et de gestion des risques



DIRECTOIRE
(3 personnes)

- Assure la direction de l'établissement
- Responsable de sa gestion

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
(30 membres – 4 collègues)

- Consulté sur :
- le projet stratégique
 - la politique tarifaire
 - toutes les questions soumises par le conseil de surveillance et le directoire

Un aménagement programmé depuis 1966 et connu des Dunkerquois

- ▶ Démarche de développement construite dans les années 1970 aboutissant à la délivrance par l'Etat du statut d'Opération D'Intérêt National (O.I.N.) de la Zone Industriale Portuaire de Dunkerque
- ▶ Dunkerque-Port est propriétaire de tous les terrains nécessaires à son développement

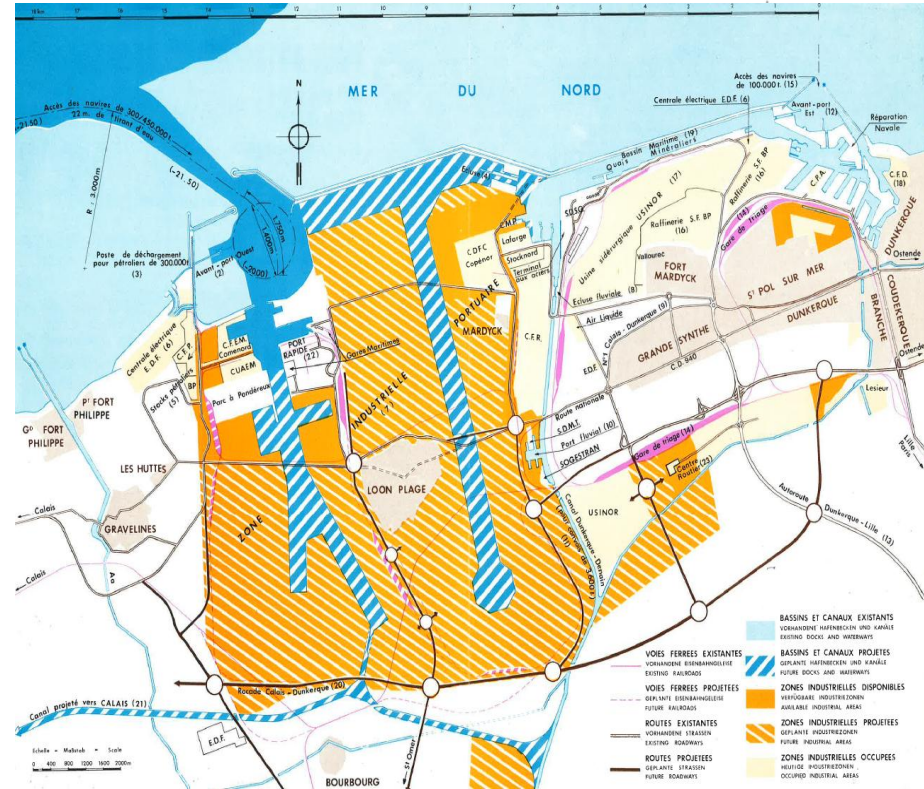
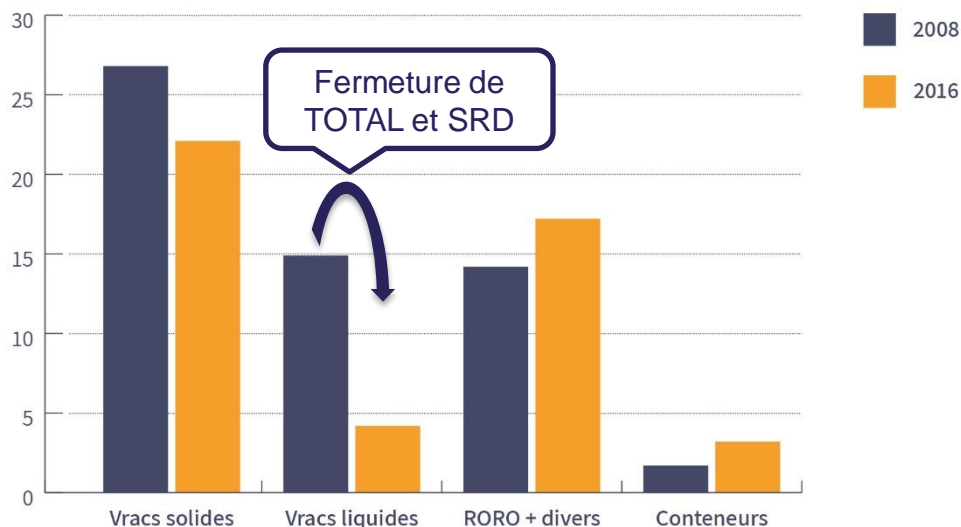


Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme issu de la loi d'Orientation Foncière de 1967 approuvé par l'Etat en juin 1974

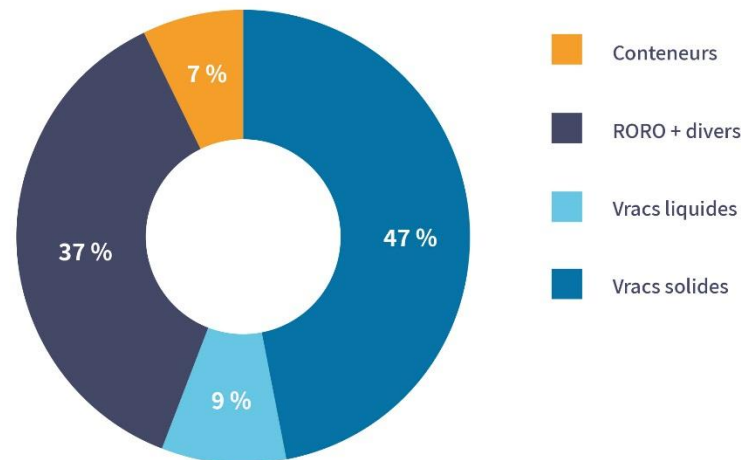
Un port au trafic varié mais déséquilibré

- ▶ Dunkerque-Port : le port Français le plus touché par la crise de 2009 avec la fermeture de ses deux raffineries

Répartition entre 2008 et 2016 (en millions de tonnes)



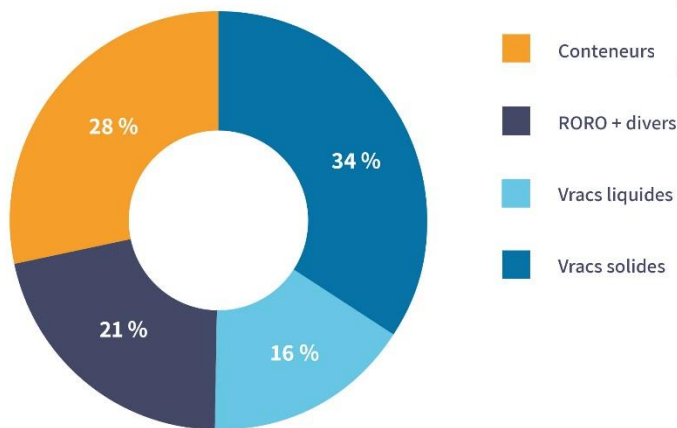
Répartition du trafic total sur l'année 2016 (en pourcentage)



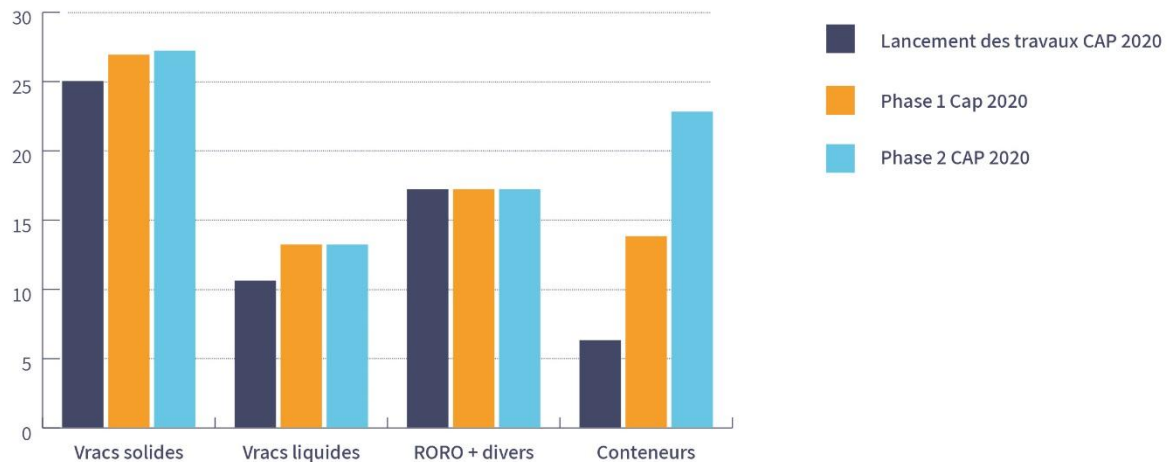
Vers une diversification des filières

- ▶ **Renforcement de la filière vracs solides**
- ▶ **Mise en service et montée en puissance du terminal méthanier**

Répartition du trafic total en phase 2 (en pourcentage)



Évolution attendue sur 20 ans (en million de tonnes)



- ▶ **Investissements de maintien dans le terminal roulier**
- ▶ **Conteneurs : extension du quai de Flandres et réalisation de CAP2020**

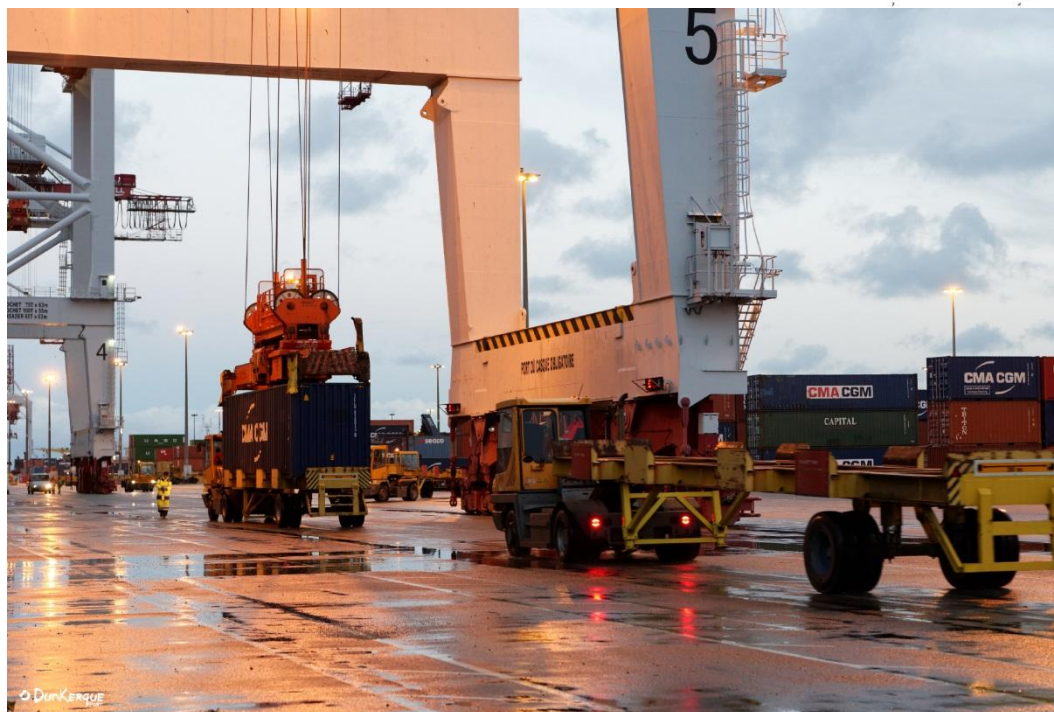
The background features abstract, wavy lines in solid and dashed blue. There are two plus signs: one in the top left and one inside a circle on the right side. A vertical orange line with a right-pointing arrowhead is positioned to the left of the main text.

LA STRATÉGIE PORTUAIRE NATIONALE

Une stratégie portuaire nationale en 3 axes

LA LOGISTIQUE

- ▶ Passer d'un port gestionnaire à un port « architecte » de solutions logistiques maritimes et terrestre sur un hinterland à l'échelle européenne
- ▶ Offres de transport, massification, fluidification, hinterland



Une stratégie portuaire nationale en 3 axes

L'INDUSTRIE

- ▶ Contribuer à la **vitalité du tissu industriel sur le territoire**
- ▶ Identifier des filières, accompagner les industriels, anticiper les constructions



Une stratégie portuaire nationale en 3 axes

L'AMÉNAGEMENT

- ▶ Renforcer le rôle d'aménageur et de gestionnaire des espaces dans toutes leurs composantes (industrielle, logistique, naturelle)
- ▶ Schéma directeur, valorisation foncière, partenariat



The background features abstract, wavy lines in solid and dotted styles, along with several plus signs scattered across the page. The text is centered and set against a light gray background.

LE PROJET STRATÉGIQUE 2014-2018

Des aménagements structurants

L'agrandissement du cercle d'évitage et le port de service



L'extension du terminal transmanche



Le terminal méthanier



De nouvelles surfaces dédiées à la logistique

Dunkerque Logistique International Sud (145ha)



La zone ZGI (160ha)



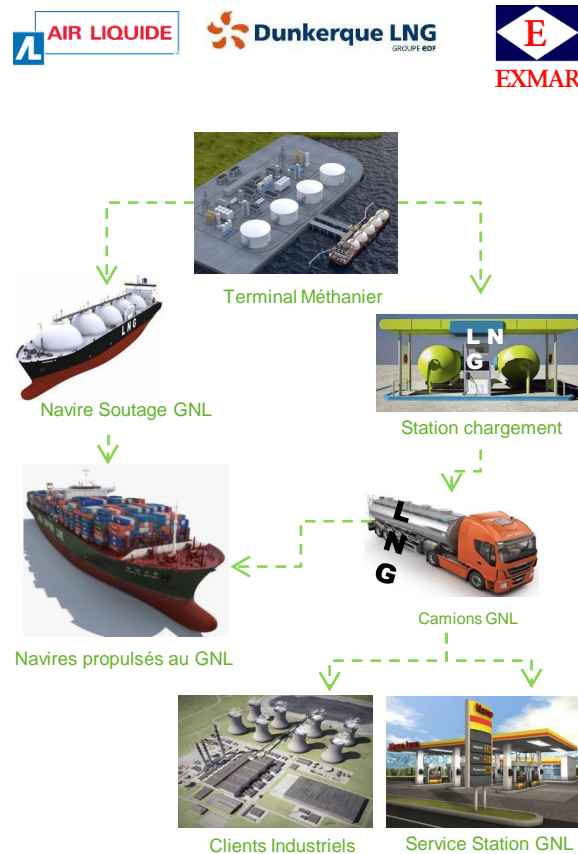
Des aménagements spécifiques pour l'Environnement

▶ Etudes avitaillement Gaz Naturel Liquéfié (GNL), carburant alternatif

- ✓ **Station terrestre :** lancement travaux fin 2017 – mise en service septembre 2018
- ✓ **Station maritime :**
 - 1ère phase : Adaptation de la jetée existante. Etudes AVP finalisées. Etudes PRO en 2018
 - 2ème phase : Construction d'un appontement dédié. Etudes de faisabilité en cours et qui devrait continuer en 2018

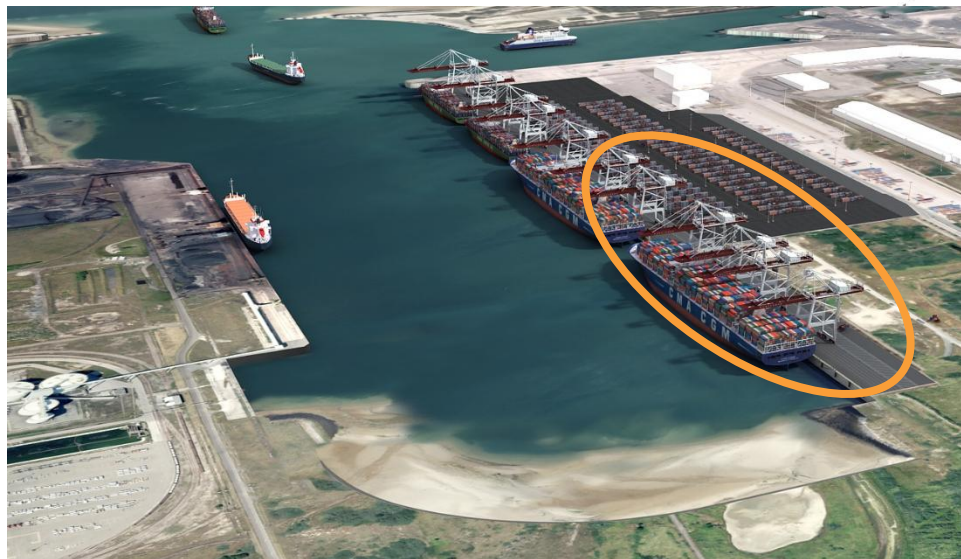
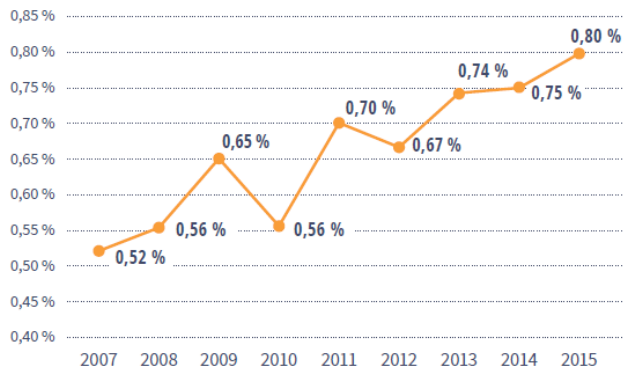
▶ Avitaillement électrique à quai des navires :

- Dossier de faisabilité en cours



L'extension du quai de Flandres

- ▶ Part de marché conteneurs de Dunkerque-Port dans le Range Nord



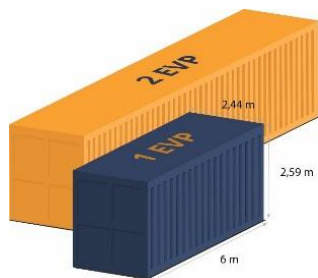
- ▶ **Capacité d'accueil** de 2 navires porte-conteneurs de 400 mètres de long simultanément
- ▶ **Capacité de traitement** du quai de Flandre portée à 900 000 EVP
- ▶ **Travaux** : février 2017 – fin 2018
- ▶ **Montant** : 61,4 millions d'euros

➤ **CAP2020 : la préparation de l'avenir**

The background features abstract, wavy lines in solid and dashed grey. A small plus sign is located in the upper left, and a larger plus sign is inside a circle on the right side. The title text is centered in a dark blue, bold font, preceded by a vertical orange line with a right-pointing arrowhead.

LE CONTENEUR : UN MARCHÉ D'AVENIR

Focus sur 1 boîte prometteuse...



En 2014 :
180 millions de conteneurs (EVP) transportés par voie maritime

+ de 50% de la valeur du commerce maritime mondial est issue des marchandises conteneurisées



- ▶ **L'évolution des échanges mondiaux, une nouvelle stratégie se dessine :**
 - Augmentation du trafic de grands porte-conteneurs
 - Réduction du nombre d'escales au profit de plus grands ports, équipés et connectés (Alliances entre armateurs)

Accueillir les plus grands navires est stratégique pour compter parmi les grands ports européens

DunkERQUE
PORT

CAP 2020

*Investir pour
une économie
durable*



3 raisons de développer le conteneur

#2 Une filière créatrice de valeur

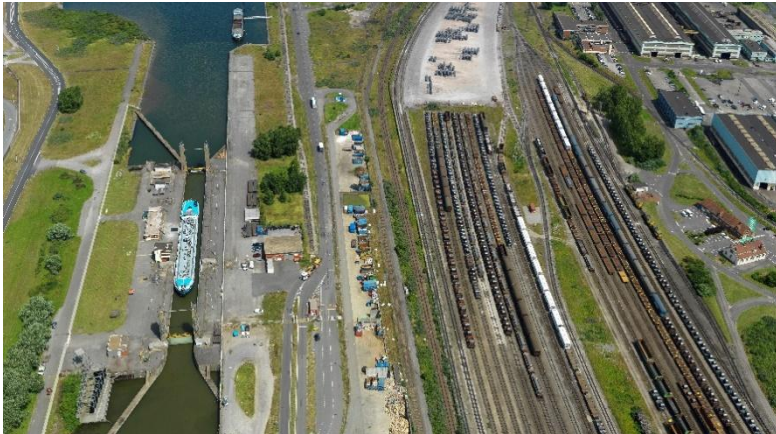
- ▶ **1 million de conteneurs = 10 000 emplois**, avec l'activité logistique associée
- ▶ **1 EVP = 1m²** d'entrepôt logistique créé



3 raisons de développer le conteneur

#3 Un hinterland dense, insuffisamment desservi:

- ▶ + de la moitié du marché potentiel des Hauts-de-France reste à capter par le port de Dunkerque
- ▶ Réduction des coûts du transport de marchandises et de l'empreinte carbone grâce au report fluvial et ferroviaire mieux adapté



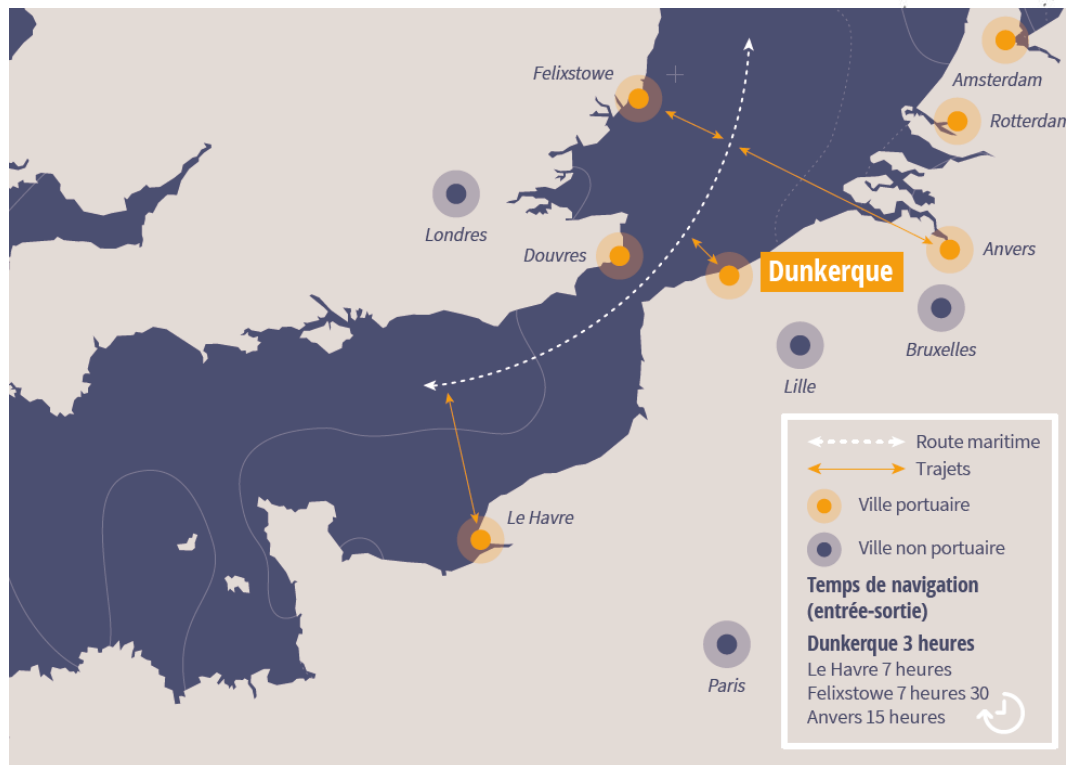
En 2016 :
1,5 million d'EVP à destination du marché français proviennent des ports belges et néerlandais

The background features abstract, wavy lines in solid and dashed grey. There are two plus signs: one in the top left and another inside a circle on the right side. A vertical orange line with a right-pointing arrowhead is positioned to the left of the main text.

**DUNKERQUE, UN PORT
AUX NOMBREUX ATOUTS**

Une situation géographique stratégique

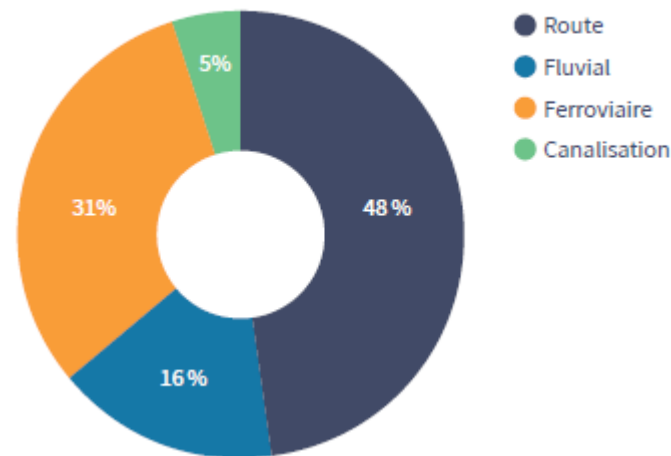
- ▶ À **90 min** de navigation de la 2^{ème} route maritime mondiale (600 navires/jour)
- ▶ Au centre du **triangle des métropoles** européennes Bruxelles-Londres-Paris
- ▶ Un bassin de **80 millions de consommateurs** dans un rayon de 350 km
- ▶ Situé sur le **corridor Fret Mer du Nord/Méditerranée**
- ▶ **3000 ha** de foncier propriété de Dunkerque-Port



Des connexions existantes avec l'hinterland

- ▶ **1^{er} pôle français de fret ferroviaire** avec des liaisons vers l'ensemble du réseau ferré européen.
- ▶ **1^{er} port fluvial des Hauts-de-France** avec un réseau à grand gabarit vers Lille-Dourges-Valenciennes.
- ▶ **Une plateforme de transbordement avec :**
 - ▶ Une proximité immédiate avec les ports anglais et d'Europe du Nord
 - ▶ Un réseau dense de liaisons courtes distances
- ▶ **Un accès direct au réseau autoroutier** vers Lille, la Belgique, les Pays-Bas, le Grand Est, le bassin parisien.
- ▶ Avec **Norlink Ports**, des synergies fortes sur le réseau fluvial et maritime des Hauts-de-France

Répartition des parts modales 2016
tous trafics confondus



+

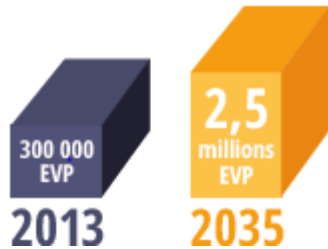


CAP 2020 : LES ENJEUX

+

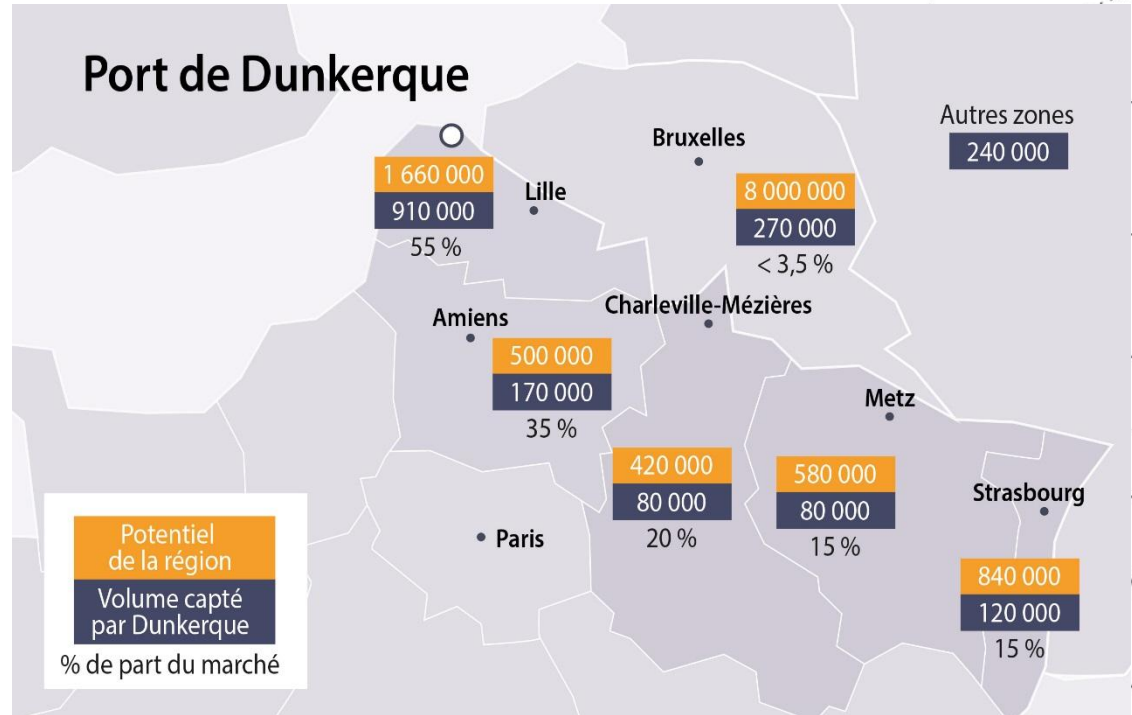
Renforcer la position de Dunkerque-Port

- ▶ Augmentation et diversification des activités portuaires



= 2,3% du volume en Europe du Nord

- ▶ Reconquête de l'arrière pays Nord de France (hinterland)
- ▶ Confirmation du positionnement comme plateforme de transbordement



Hinterland du port de Dunkerque à l'horizon 2035

Participer au développement économique régional

- ▶ **Développer des activités logistiques** en région Hauts-de-France
- ▶ **Réaliser des économies d'échelle** permettant de réduire les coûts de passage portuaire
- ▶ **Accroître l'attractivité du territoire**

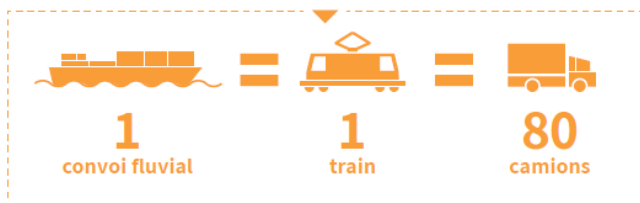
CAP 2020 c'est :


+ de **16 000** emplois
directs et indirects dans l'arrière-pays

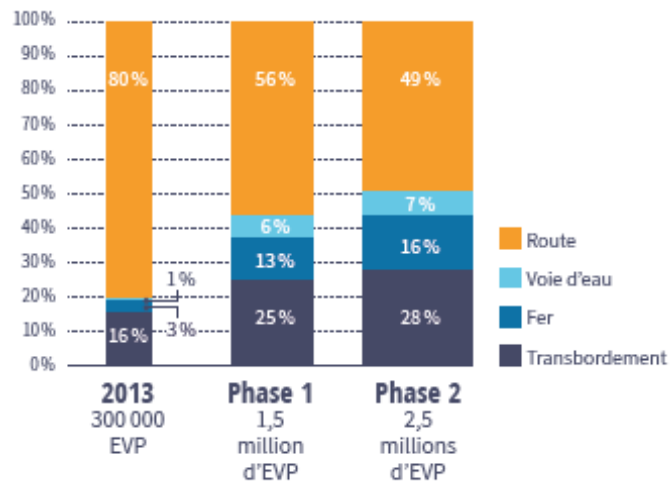
1,8 milliard d'euros
de valeur ajoutée à l'économie
de l'arrière-pays 

Réduire l'impact écologique

- Développer le rail et le fluvial



- Rapprocher les lieux de consommation et de déchargement
- Lutter contre la submersion marine et l'érosion littorale (plateformes et trait de côte)



Vue aérienne de la digue du Braek et du littoral portuaire

2,5 Millions de conteneurs par an en 2035

Un Port-Ouest
2 fois plus
grand

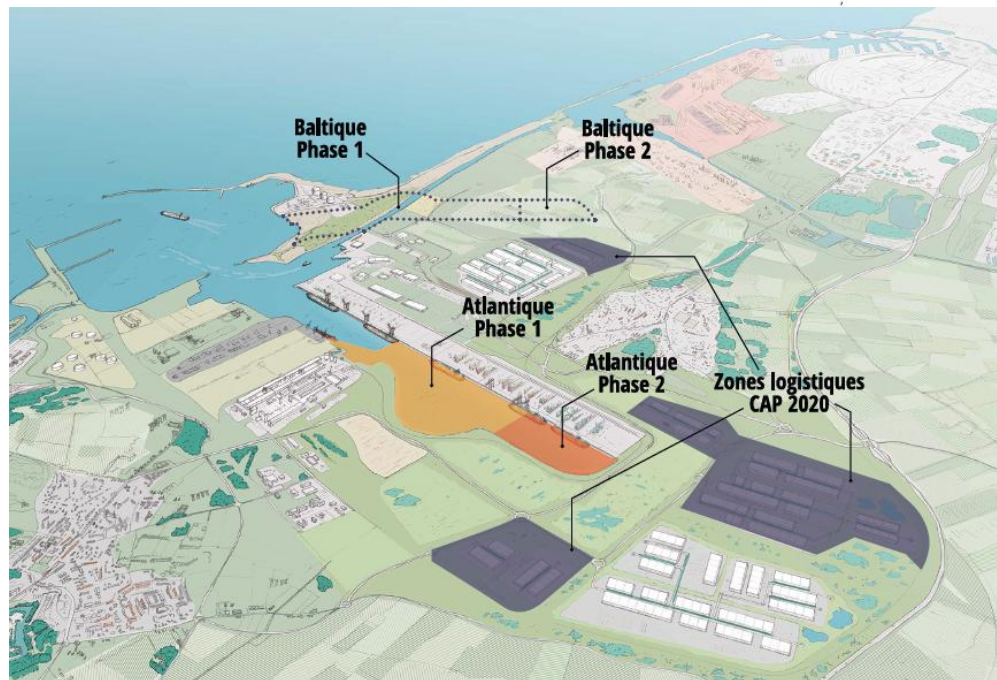
405 millions
d'euros publics
284 millions
d'euros privés

2 Phases
de création

2000 m de quais
et de terre-pleins
supplémentaires

4 nouveaux
postes à quai
(accessibles aux plus
grands porte-conteneurs)

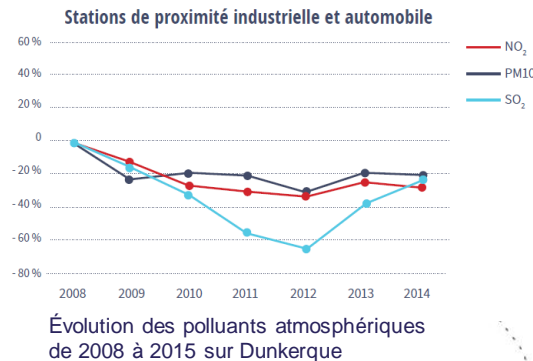
350 ha
de zones logistiques



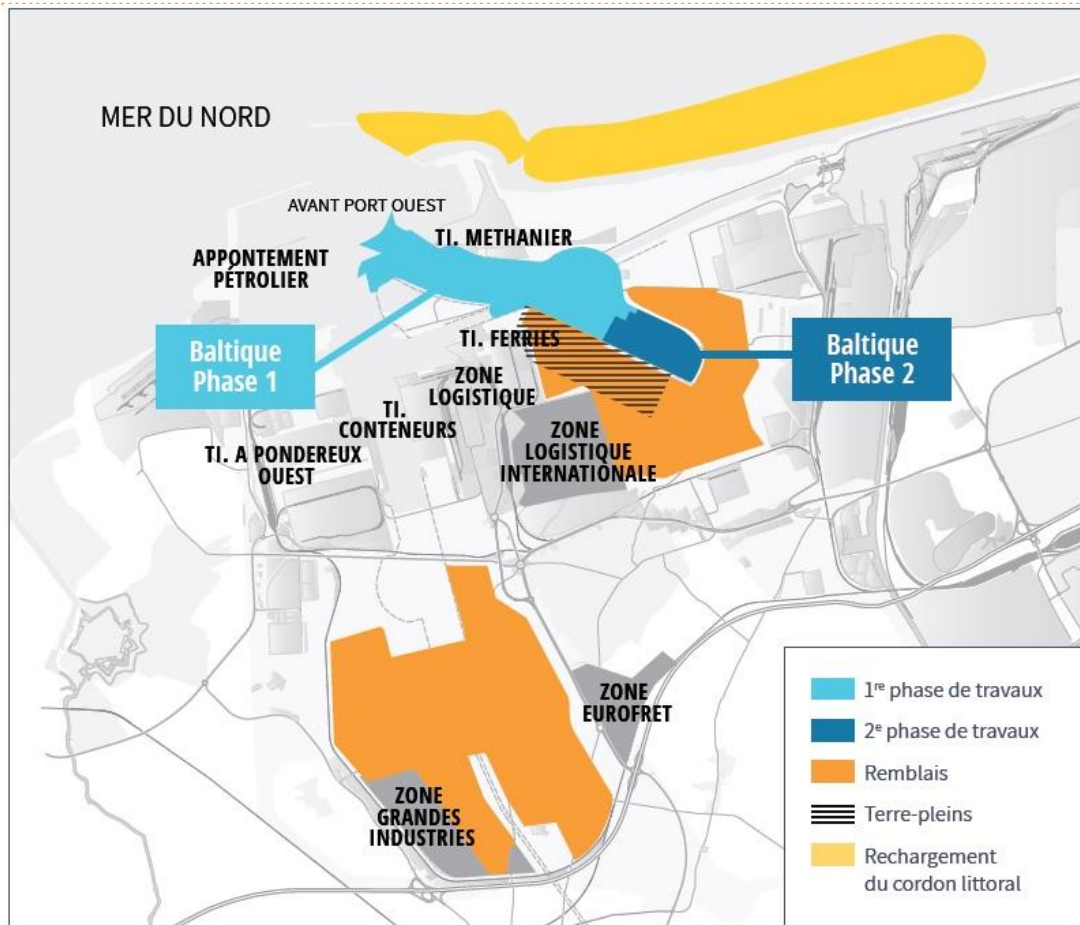
+ Un projet respectueux du patrimoine naturel

Limiter les enjeux locaux

- **Nuisances sonores** : études d'impact détaillées en cours
- **Qualité de l'air** :
 - ✓ *Etudes d'impact spécifiques en 2018*
 - ✓ *Poursuite des actions positives déjà engagées*
- **Paysage** : intervention d'un architecte-paysagiste
- **Déviaton de la RD601 vers Gravelines** :
 - ✓ *Réalisation au plus près des bassins*
 - ✓ *Déviaton dédiée aux voitures et aux modes doux*
 - ✓ *Nouvel axe plus au sud réservé aux poids-lourds*

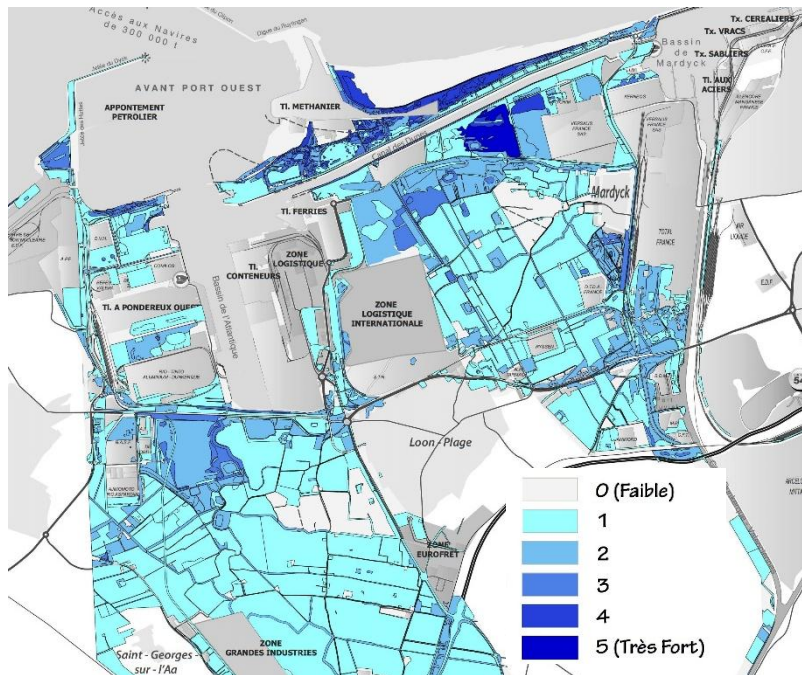


Une variante Baltique



- ▶ **Baltique : la création d'un nouveau bassin et d'un chenal d'accès**

De nombreux critères analysés



Emprise foncière

Atlantique
1000 Ha

Baltique
1300 Ha

Volume matériaux extraits

Atlantique
30 Mm³

Baltique
51 Mm³



Coût des scénarios

Atlantique
689 M€
part publique
phase 1
278 M€

Baltique
829 M€
part publique
phase 1
392 M€

Biodiversité

Atlantique

Baltique

Impact négatif réduit

Habitats à enjeux forts impactés

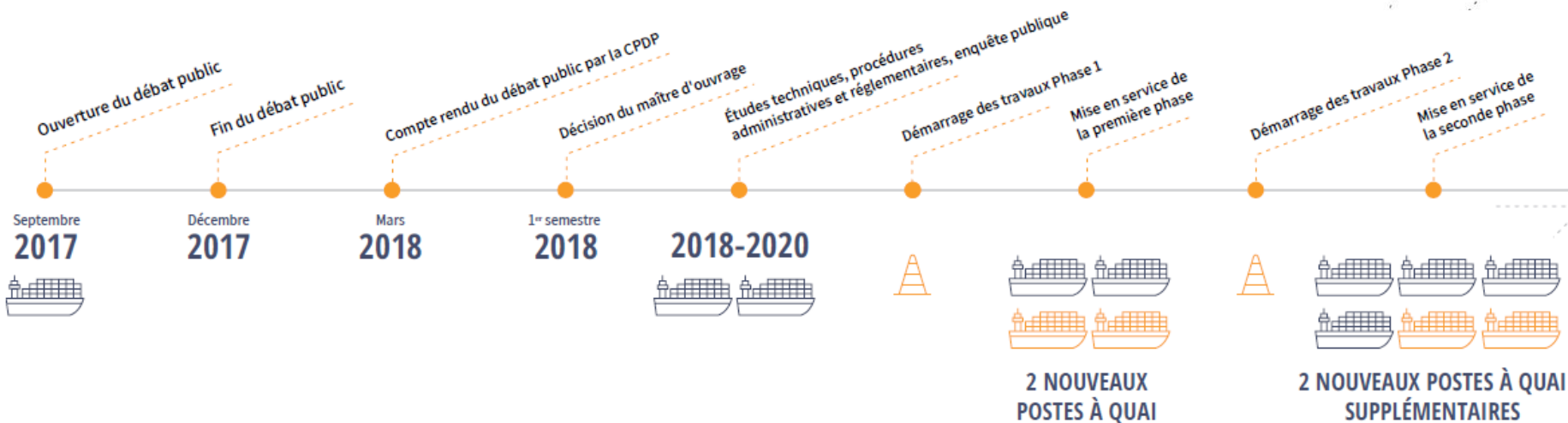
Le choix de la solution Atlantique

- ▶ **Emprise foncière optimisée**
- ▶ **Volume de matériaux à extraire réduit de 40%**
- ▶ **Implantation préservant les habitats naturels à enjeux fort** (Natural 2000, ZNIEFF, zone littorale)
- ▶ **Coût de réalisation pour Dunkerque-Port 30% plus faible en première phase**, garantissant sa faisabilité financière et sa rentabilité
- ▶ **Des quais dans la continuité du terminal existant**
- ▶ **Meilleure accessibilité multimodale et routière**

Atlantique est la solution privilégiée par Dunkerque-Port



CAP 2020 dans le temps



Enclenchement des 2 phases de travaux selon des seuils de saturation prévisible des infrastructures préexistantes



Vos contacts

-
www.cap2020-dunkerque.fr

-
cap2020@portdedunkerque.fr

-
Dunkerque-Port CAP 2020
Port 2505 – 2505 route de l'Écluse
Trystram
BP 46 534 – 59386 Dunkerque Cedex1

+
Tel : + 33 (0)3 28 28 78 78