



Dunkerque
SPORT

CAP 2020

*Investir pour
une économie
durable*



Édito

Dunkerque-Port est un acteur majeur dans le transport de marchandises et l'économie de la région des Hauts-de-France. Il dispose d'une position géographique idéale au nord de l'Europe sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde, d'une réserve d'espace importante, d'une desserte multimodale de premier plan et d'un marché potentiel de 80 millions de consommateurs.

Sa bonne accessibilité et ses infrastructures de qualité lui permettent d'accueillir de grands navires, comme des porte-conteneurs de dernière génération. Premier port multimodal français, Dunkerque-Port conforte sa position avec une part de modes de transports alternatifs à la route en progression constante.

Dans un marché du transport maritime en pleine mutation, de nouveaux défis se présentent à Dunkerque-Port. L'essor des échanges maritimes par conteneurs vers l'Europe, l'alliance des principaux armateurs et la modernisation de la flotte mondiale avec des navires de plus en plus grands, constituent d'importantes perspectives de croissance pour le port et son territoire.

Pour se saisir de ces opportunités et se positionner comme l'un des maillons clés de la chaîne de distribution européenne, Dunkerque-Port doit dès à présent augmenter sa capacité d'accueil des plus grands porte-conteneurs de nouvelle génération et proposer un système logistique complet.

Le projet CAP 2020 a été conçu pour répondre à ces enjeux.

Plus qu'une augmentation des capacités du port, CAP 2020 s'inscrit dans une dynamique globale et durable. Renforcer la position de Dunkerque-Port dans la chaîne d'approvisionnement du nord de la France c'est s'assurer de retombées positives pour l'économie régionale, favoriser le report multimodal grâce à des connexions fer et fluviales performantes, mais aussi, réduire l'impact écologique du transport de marchandises. Avec ses coûts estimés et son planning de réalisation phasé, CAP 2020 est un projet raisonnable et équilibré.

Le débat public programmé en 2017 permettra de mettre en avant les soutiens et les attentes du territoire afin de conforter le choix de Dunkerque-Port d'investir pour la création de valeur sur le territoire.



Stéphane Raison
Président du directoire

LE RENFORCEMENT DE LA FAÇADE MARITIME FRANÇAISE



Temps de navigation entre la route maritime et les ports du Range Nord

Une position stratégique sur l'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde

Le port de Dunkerque est situé à la sortie du détroit du Pas-de-Calais et à 90 minutes de navigation de la deuxième route maritime mondiale (600 navires par jour). Il est le port du Range Nord⁽¹⁾ le plus proche de cette voie et parmi les premiers atteints par les lignes transocéaniques.

Une volonté commune en Europe du Nord et en France d'améliorer le transport de marchandises

En 2013, l'État a affirmé son ambition de donner une place de premier rang à la France dans le commerce international avec l'adoption de la stratégie nationale portuaire. Les ports y sont reconnus comme de véritables acteurs économiques, destinés à accueillir des activités génératrices de croissance (logistique, développement industriel et du secteur énergétique, ...).

En 2016, une mission parlementaire a complété cette ambition en recommandant une croissance rapide des terminaux à conteneurs dans le nord de la France. Cette volonté permettra de réorganiser le transport de marchandises en Europe du Nord et de renforcer la place des ports nationaux.

L'Union européenne porte, de son côté, un vaste programme de développement des infrastructures européennes (RTE-T) qui a pour objectifs d'améliorer la circulation au sein du marché commun et d'augmenter le recours à des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Ce programme repose sur l'identification de nœuds et chaînons vitaux pour le territoire européen, dont fait partie le port de Dunkerque au sein du corridor « Mer du Nord – Méditerranée ». Parmi les projets prioritaires, la Commission européenne a retenu la « poursuite du développement des plateformes multimodales et des interconnexions » du port de Dunkerque.

► Situé au centre du triangle des métropoles européennes, le Port de Dunkerque est à 4 heures de Bruxelles - Londres - Paris et permet d'approvisionner très rapidement un bassin de 80 millions de consommateurs.

(1) Le Range Nord est l'ensemble des grands ports maritimes situés en mer du Nord ; il s'agit principalement du Havre, de Dunkerque, d'Anvers, de Rotterdam, d'Amsterdam, de Brême et de Hambourg.

80 millions de consommateurs dans un rayon de > 350 km

Une plateforme multimodale idéale pour les flux depuis et vers l'Angleterre, le nord et l'est de la France, la Belgique et l'Allemagne

Le port de Dunkerque est un nœud trimodal du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) situé sur le corridor « Mer du Nord-Méditerranée ».

Des liaisons existantes performantes

Un réseau routier dense

Une connexion directe :

+ à l'A25 (E42) en direction de Lille, du sud de la Belgique et du Grand Est ;

+ à l'A16 (E40) qui permet de rejoindre la Belgique et les Pays-Bas ou Calais, Amiens puis Paris ;

+ à l'A26 (E17) vers Paris par l'A1 ou l'est de la France et le centre de l'Europe.

1^{er} port ferroviaire français

+ 11 % du trafic national ;

+ 14 millions de tonnes en 2015 dont 31 % de son trafic en transit ;

+ un volume de plus de 10 millions de tonnes de fret ferroviaire généré par la zone industrialo-portuaire ;

+ des liaisons électrifiées vers l'ensemble du réseau de chemins de fer européen.

1^{er} port fluvial de la région Hauts-de-France

+ trafic annuel de 3 millions de tonnes en 2015 soit 16 % de la desserte du port ;

+ 1 réseau à grand gabarit (convois de 3 000 tonnes) vers Lille - Dourges - Valenciennes ;

+ connexion aux réseaux fluviaux belge, mosellan et rhénan (convois de 1 350 tonnes) ;

+ le canal Seine Nord Europe, dont Dunkerque-Port est l'un des maillons, est un projet déterminant pour la desserte du bassin parisien.

60 % de son trafic en transit maritime de courte distance

+ une proximité des ports anglais et d'Europe du Nord ;

+ un réseau dense de liaisons courte distance ;

+ 12 liaisons par jour avec la Grande-Bretagne.

1^{er} port multimodal français :

52 % de report modal

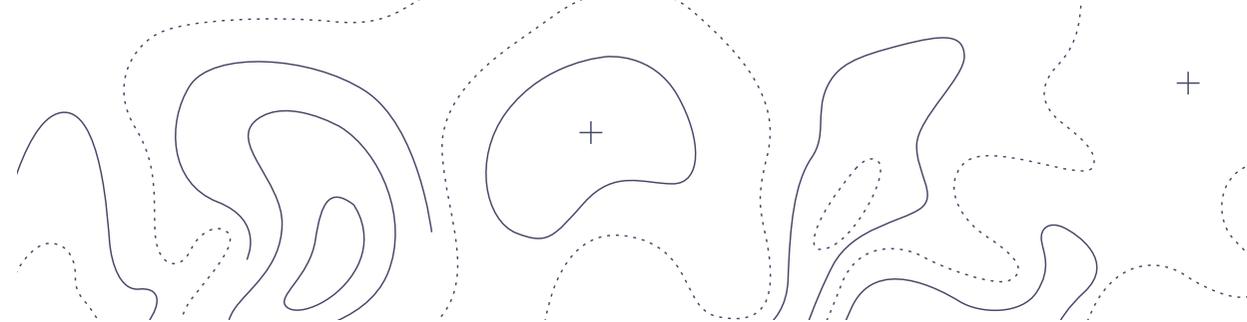


DUNKERQUE-PORT : UN MOTEUR DE L'ÉCONOMIE LOCALE ET RÉGIONALE



Des installations accessibles aux plus grands navires

Le port s'étend sur une longueur de 17 km et comporte deux entrées maritimes: le port Est, limité aux navires de 14,2m de tirant d'eau et le port Ouest, plus récent, qui accueille des navires jusqu'à 18,5m de tirant d'eau.



Un acteur clé de la chaîne d'approvisionnement du nord de la France

Dunkerque-Port est un port généraliste qui accueille des passagers et traite tous les types de marchandises: conteneurisées et non conteneurisées, vracs secs et liquides, céréales... Avec un trafic global de 47 millions de tonnes en 2015, il est le 3^e port de France.

4 grandes orientations pour un projet stratégique ambitieux

En cohérence avec la stratégie nationale portuaire de 2013, Dunkerque-Port a défini un projet stratégique qui a pour objectif de créer de la valeur ajoutée et de l'emploi sur le territoire régional à travers 4 grandes orientations :

- + se positionner comme le port du nord de la France, notamment en captant l'hinterland⁽¹⁾ naturel de Dunkerque sur le segment du conteneur;
- + devenir une porte d'entrée de l'Europe en développant les liens avec les plateformes multimodales intérieures;
- + confirmer l'évolution vers un port durable et responsable qui prend en compte son environnement dans les développements futurs;
- + être un port partenaire par la mobilisation de l'ensemble des acteurs et le dialogue avec la société civile.

(1) Hinterland : désigne la zone de chalandise du port.

Une réserve foncière importante

La circonscription du port s'étend sur 7 000 hectares dont près de 3 000 hectares sont disponibles pour accueillir de nouvelles activités logistiques et industrielles.

+ de 24 000 emplois directs, indirects et induits dans la région

3,8 milliards d'euros de valeur ajoutée à l'économie régionale

Dunkerque-Port

47 millions de tonnes de marchandises en 2015



CAP 2020

ADAPTER LE PORT DE DUNKERQUE AUX ENJEUX DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE INTERNATIONALE

Deux orientations clés pour Dunkerque-Port :

- + **Développer et adapter les infrastructures portuaires** aux caractéristiques des plus grands porte-conteneurs
- + **Déployer un système logistique complet**

L'objectif :

Renforcer la position de Dunkerque-Port dans le Range Nord en permettant l'accroissement de son hinterland et capter en 2035 2,3 % de part de marché du trafic de conteneurs.

Pour saisir l'opportunité offerte par la croissance des échanges maritimes, Dunkerque-Port développe un plan d'actions pour reconquérir progressivement le trafic vers son hinterland et développer des solutions multimodales et logistiques. En positionnant Dunkerque-Port comme nouvelle porte d'entrée en Europe, CAP 2020 permet de réorganiser le transport de marchandises et de renforcer l'ensemble des ports français en Manche et en mer du Nord.

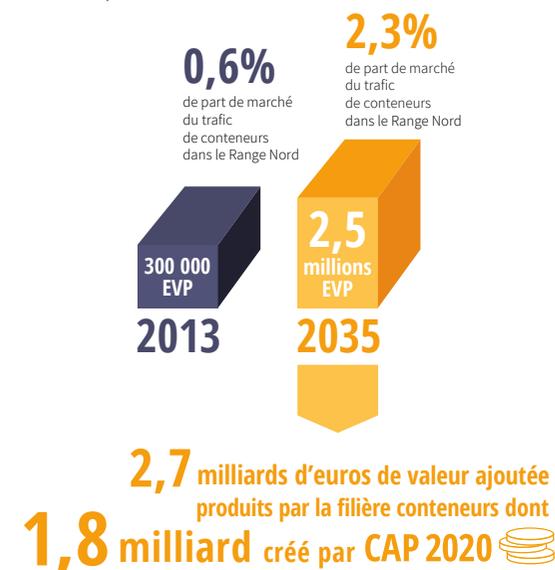
2

CAP 2020 c'est :

- + **2 projets en 1** : de nouveaux terminaux à conteneurs et des zones logistiques
- + **Un port Ouest 2 fois plus grand**
- + **2 composantes environnementales** : concrétiser le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) et lutter contre la submersion marine
- + **2 millions d'EVP supplémentaires** par rapport au trafic actuel
- + **2 phases de création de 2 nouveaux postes à quai**

Développer une filière à forte valeur ajoutée

Une ambition réaliste au regard du développement du commerce par conteneurs



La filière conteneurs représentera en **2035**, **24 300 emplois directs et indirects, dont 16 000 emplois issus du projet CAP 2020.**

Contribuer au développement économique régional grâce à la filière logistique

CAP 2020 permettra le report de certains flux logistiques des ports belges vers les Hauts-de-France. Le projet créera des emplois en France et particulièrement en région Hauts-de-France, par la relocalisation de services de transport et d'opérations logistiques à plus forte valeur ajoutée. **350 ha de zones logistiques seront aménagés pour répondre à cet objectif.**

Conforter la place du port de Dunkerque en termes de transport multimodal

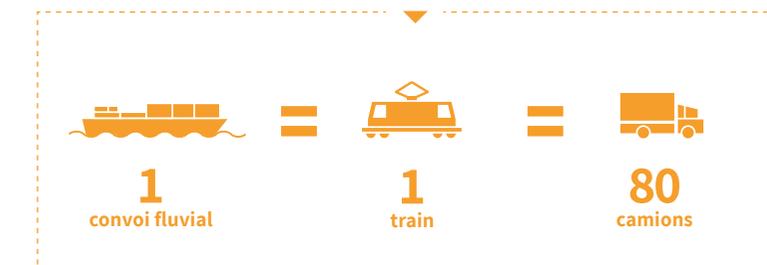
Passer de la route au rail, ou au fluvial, permet de baisser les coûts de transport et de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe et un réseau ferroviaire portuaire performant à forte réserve capacitaire, Dunkerque deviendra la plateforme multimodale idéale pour la massification du transport de marchandises.

Réduire le coût et l'impact environnemental du transport de marchandises

L'évolution du trafic de conteneurs au profit du rail et du fluvial



* (Comprenant les effets positifs du canal Seine Nord Europe)



CAP 2020, DE NOUVEAUX TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS

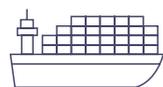
Les études d'architecture portuaire (études de courants, d'agitation, de trafic, de sédimentologie, de tenue à poste, de navigation,...) ont fait ressortir deux solutions répondant aux enjeux du projet CAP 2020 : Atlantique et Baltique.

Accueillir les plus grands porte-conteneurs

CAP 2020 prévoit de créer 4 postes à quai adaptés au traitement des conteneurs provenant des grands marchés mondiaux. Accessibles aux plus grands navires en projet, ils disposeront de terre-pleins dimensionnés aux standards internationaux et offriront des connexions multimodales performantes avec l'hinterland.

2013 → 2030

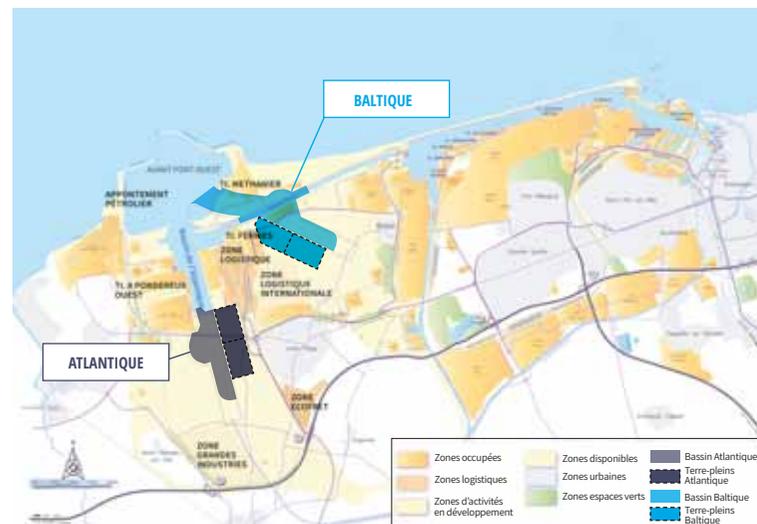
Le terminal conteneur ne dispose que d'un seul poste à quai pour accueillir les grands navires transocéaniques de plus de 10 000 EVP.



Le port disposera de 6 postes à quai pour accueillir les plus grands navires (21 000 EVP, longueur 400 m, largeur 60 m, tirant d'eau 16m).



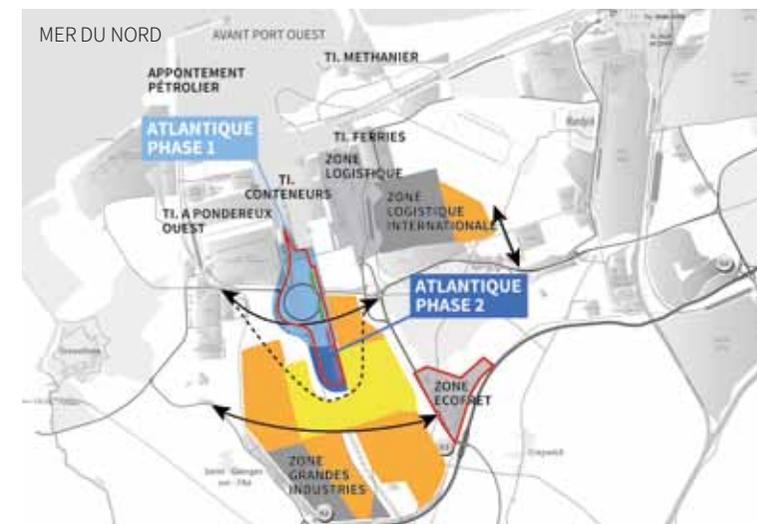
X6



Atlantique et Baltique : un programme commun...

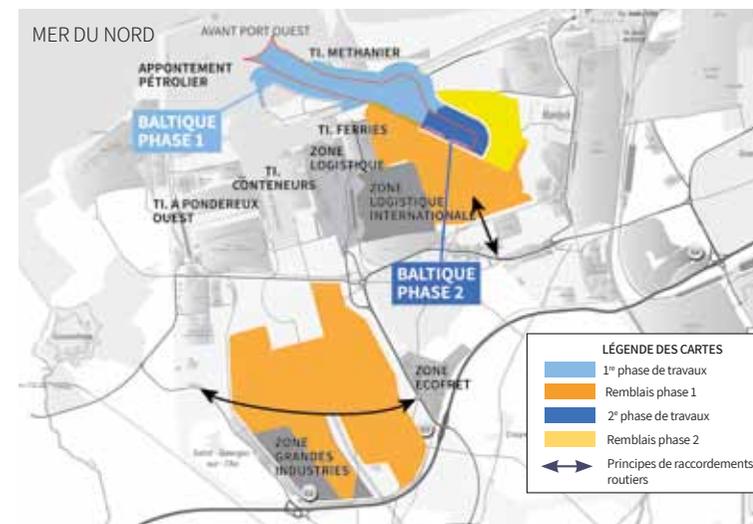
- + 4 nouveaux postes à quai réalisés en 2 phases, portant la capacité d'accueil à 2,7 millions d'EVP à l'horizon 2030;
- + un quai de 2 000 m de long offrant 18 m de tirant d'eau, équipé pour recevoir les portiques de manutention adaptés aux plus grands navires;
- + un nouveau cercle d'évitage de 650 m de diamètre;
- + 120 ha de terre-pleins de 600 m de profondeur pour la manutention et le stockage des conteneurs, et comprenant une desserte routière et ferroviaire intégrée aux terminaux;
- + une desserte fluviale connectée au réseau à grand gabarit;
- + le développement de 350 ha de zones logistiques et des services associés;
- + la création de la desserte ferroviaire des nouveaux terminaux, des zones logistiques et l'adaptation du réseau existant;
- + le maillage du réseau routier portuaire;
- + la lutte contre l'érosion et la submersion marine.

... et des variantes



Atlantique : une extension dans la continuité du quai de Flandre

- + 1 000 ha d'emprise foncière;
- + 30 millions de m³ de matériaux à extraire;
- + déviation et rétablissement de la RD601;
- + budget prévisionnel global (public et privé) : 689 millions d'euros, dont 405 millions en 1^{re} phase.



Baltique : la création d'un nouveau chenal et d'un bassin

- + 1 300 ha d'emprise foncière;
- + 51 millions de m³ de matériaux à extraire;
- + renaturation du cordon littoral;
- + budget prévisionnel global (public et privé) : 829 millions d'euros, dont 519 millions en 1^{re} phase.

Des coûts et des impacts différents

Moins coûteuse et présentant moins d'impacts sur le foncier et l'environnement, « Atlantique » est la solution privilégiée par le Conseil de Surveillance de Dunckerque-Port.

Le schéma « Baltique », nécessitant la réalisation d'un chenal d'accès dès la première phase, présente un coût supérieur de 140 millions d'euros par rapport au schéma « Atlantique » ainsi que des impacts environnementaux, agricoles et sociaux plus importants.

UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Avec 17 km de façade maritime, 7 000 ha de superficie terrestre et 38 000 ha complémentaires de circonscription maritime, Dunkerque-Port est l'un des premiers gestionnaires d'espaces de la région Hauts-de-France. Par ailleurs, une partie importante de la circonscription du port est située dans le périmètre des sites Natura 2000 « Bancs des Flandres », qui accueillent plusieurs espèces d'avifaunes et de mammifères marins.

Aménageur responsable, le port s'est engagé dans une démarche d'intégration environnementale avec l'élaboration du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) en 2011. Concrètement, il vise à définir le périmètre des aménagements portuaires et à dédier une part du territoire, de façon proportionnée à l'impact, à la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces derniers sur l'environnement.

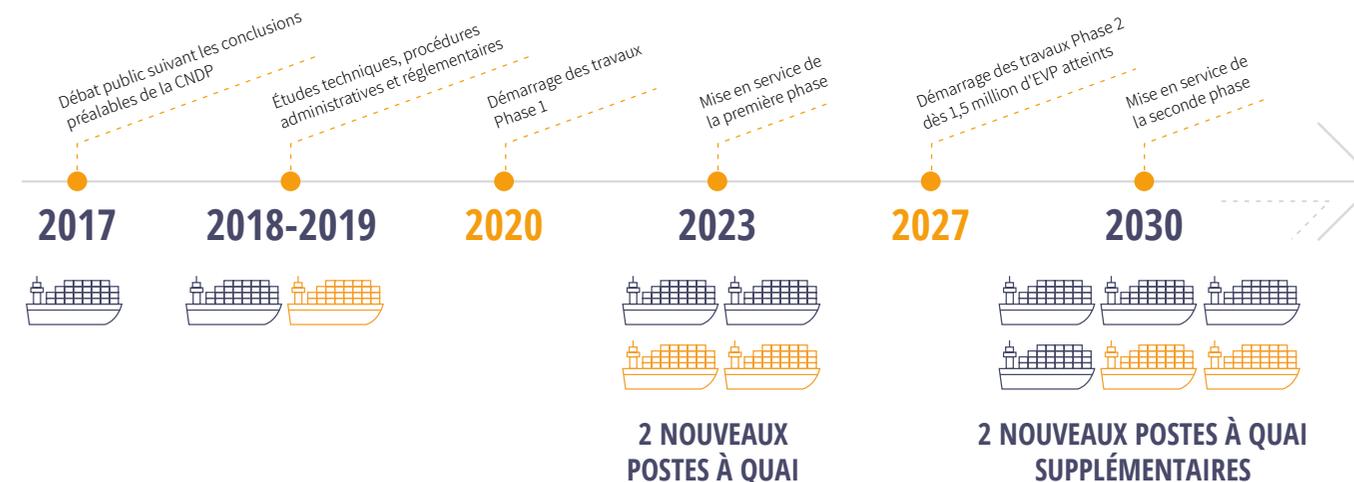
CAP 2020 s'inscrit intégralement dans le zonage défini dans le SDPN et permet la concrétisation, à court terme, de la réalisation des couloirs biologiques et cœurs de nature repris dans celui-ci.

Le projet prévoit également une réutilisation responsable des déblais du chantier au bénéfice de la défense des côtes et de la lutte contre la submersion marine (prévention des inondations du littoral par un rehaussement des terrains, résorption de l'érosion des côtes par un rechargement sableux, renaturation de la digue du Braek, ...).

Plus largement, en favorisant le report modal vers des solutions de transport de marchandises moins polluantes, CAP 2020 participera à l'effort global de réduction de l'impact environnemental des échanges. La reconquête de l'hinterland naturel de Dunkerque-Port permettra également de réduire les distances entre le lieu de déchargement des conteneurs et le bassin de consommation. Enfin, la réalisation d'un système logistique complet favorisera la rationalisation du transport.



UN PROJET RESPONSABLE



Un déploiement phasé et sécurisé

Le déploiement du projet est prévu en 2 étapes :

- + 2020 – 2023 : création de 2 postes à quai ;
- + dès 1,5 million d'EVP : création de 2 autres postes à quai.

Ce phasage répond à une stratégie raisonnable d'adaptation des investissements aux évolutions du trafic, ce qui sécurisera le déploiement du projet.

Un projet financier raisonnable

Les retombées attendues et les coûts estimés permettent de qualifier ce projet de « raisonnable » :

- + une bonne rentabilité socio-économique globale ;
- + un mode de financement équilibré avec des partenariats en cohérence avec les politiques de développement européennes, nationales et locales ;

- + un montant d'investissement accessible qui s'inscrit dans une politique d'investissement de Dunkerque-Port engagée et structurée depuis plusieurs années ;
- + la qualité des réseaux de transport existants et les investissements déjà programmés par les différents gestionnaires suffiront à répondre aux besoins du projet sans investissement complémentaire non anticipé pour la collectivité.

Un projet concerté

- + Dunkerque-Port a développé depuis plusieurs années une culture du partenariat, de la concertation et du dialogue, au profit d'un développement durable du port et de son territoire.
- + Le projet CAP 2020 a été soumis à la Commission nationale du débat public (CNDP) et sera porté à l'avis du public au deuxième semestre 2017.



Dunkerque-Port CAP 2020

+ cap2020@portdedunkerque.fr

+ cap2020-dunkerque.fr

DUNKERQUE
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque