

Dunkerque
PORT

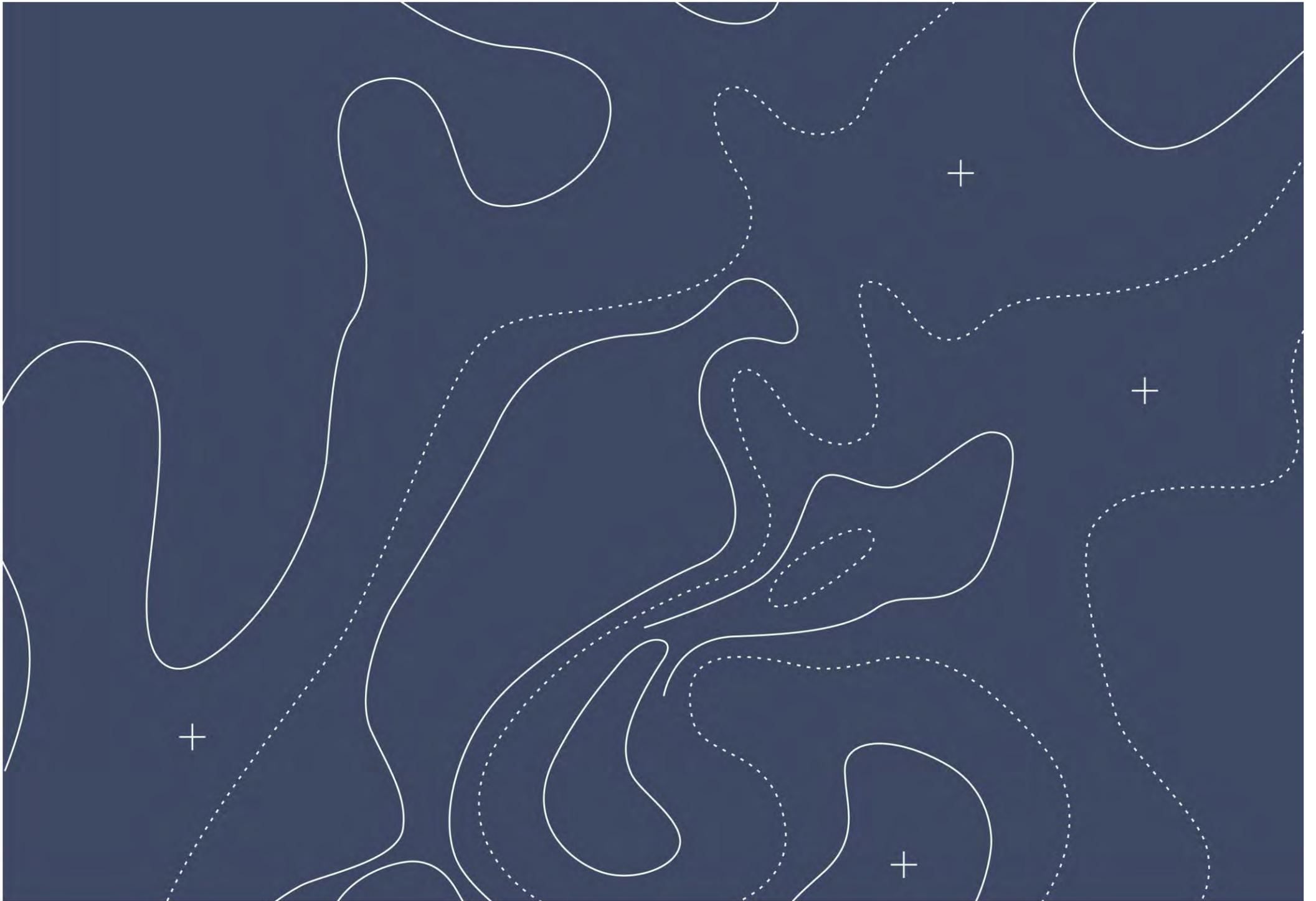
CAP 2020

*Investir pour
une économie
durable*

ANNEXES

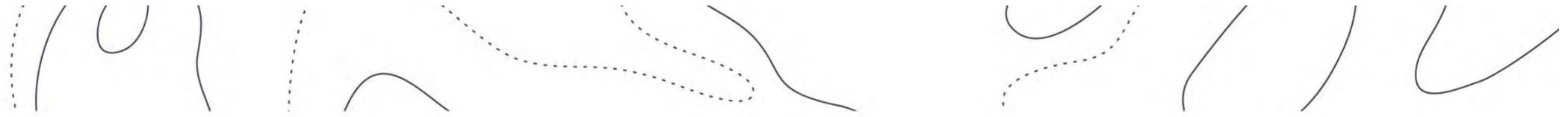
Dunkerque
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque





GOUVERNANCE



SOMMAIRE

- **La réforme portuaire de 2008**5
 - Le Conseil de Développement.....6
 - Le Comité d'Audit6
- **La gouvernance**5
 - Le Directoire.....6
 - Le Conseil de Surveillance.....6
- **Les missions**..... 7
- **Le Projet Stratégique** 7

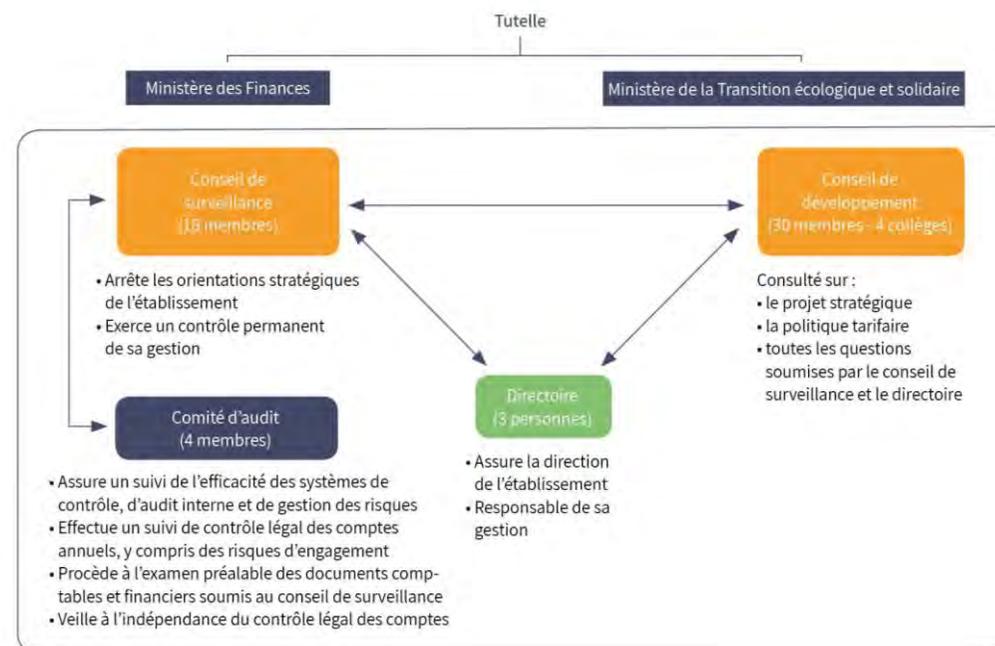
> La réforme portuaire de 2008

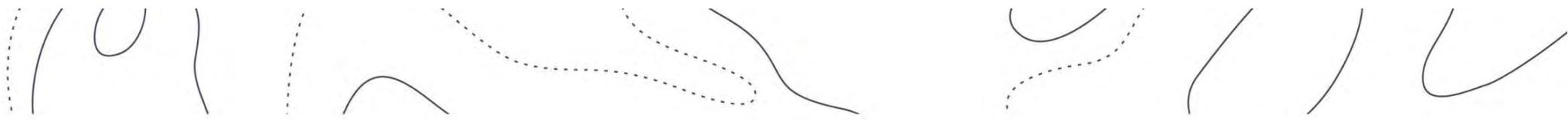
Annoncée au début de l'été 2007, la réforme portuaire a été définie par la loi du 4 juillet 2008. Le régime des **ports maritimes autonomes** est devenu caduc en France métropolitaine, celui des **grands ports maritimes** lui ayant été substitué. Le **grand port maritime de Dunkerque** reprend les engagements du port autonome, de même que les créances de l'ancien établissement public.

Deux aspects caractérisent la réforme, d'une part, une **modification de la « Gouvernance » du port**, et d'autre part, un **recentrage des missions**. Le grand port maritime constitue, comme c'était le cas pour le port maritime autonome, un établissement public de l'Etat.

> La gouvernance

L'une des préoccupations des pouvoirs publics concerne l'**amélioration de la réactivité des établissements portuaires** en facilitant la prise de décisions. Selon la loi, « Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime ».





Le Directoire

À Dunkerque, le directoire doit comprendre **trois personnes** sous la présidence du directeur général nommé par décret. Les décisions de cet organe sont collégiales, toutefois son président dispose seul du pouvoir de gérer le personnel, c'est-à-dire qu'il a la qualité d'employeur.

Le Conseil de Surveillance

Le conseil de surveillance est composé de **dix-huit membres** dont des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, du personnel de l'établissement, ainsi que des personnalités qualifiées. Il arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce un contrôle permanent de sa gestion.

Le Conseil de Développement

La loi a créé un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire et sur toutes les questions que pourraient lui soumettre le conseil de surveillance ou le directoire. Il se compose de **trente membres** issus de quatre «collèges» représentant : la place portuaire, le personnel des entreprises exerçant une activité sur le port, les collectivités territoriales, ainsi que des personnalités qualifiées intéressées au développement du port.

Le Comité d'Audit

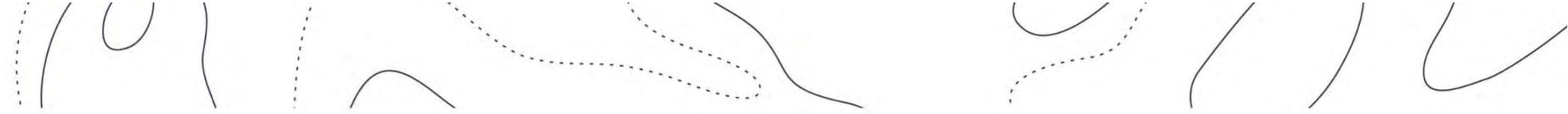
Le comité d'audit est composé de **quatre membres** dont deux représentants de l'Etat, un représentant de la région Hauts-de-France et une personnalité qualifiée.

Missions du comité d'Audit :

Le comité d'audit assiste le conseil de surveillance dans les domaines dans le cadre de ses attributions, en particulier en matière financière et de risques.

- Il assure un suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle, d'audit interne et de gestion des risques. A ce titre, il est avisé de la planification des travaux des audits externes et internes.
- Il effectue un suivi du contrôle légal des comptes annuels, y compris des risques d'engagement hors bilan significatif, par lui-même et en entendant les recommandations des commissaires aux comptes. Il veille à la pertinence et à la permanence des méthodes comptables et étudie toute proposition de modification significative en la matière. Il veille à la qualité et à la fiabilité de l'information comptable et financière produite et fournie à l'Etat-actionnaire, ainsi qu'aux tiers.
- Il procède à l'examen préalable des documents comptables et financiers soumis au conseil de surveillance, y compris des budgets et autres plans à moyen terme.
- Il veille à l'indépendance du contrôle légal des comptes, en particulier lors de l'attribution des mandats de commissariat aux comptes et pour ce qui concerne l'éventuelle fourniture de services et audits complémentaires. Il est associé à la sélection et aux recommandations de nomination, dans le respect du code des marchés publics. Il examine le programme de travail, les conclusions et les recommandations des commissaires aux comptes.

Le comité d'audit peut, sur demande du conseil de surveillance ou du directoire, ou à son initiative donner son avis sur toute question relevant de ses attributions et portant sur la politique financière, d'investissement, comptable et financière du GPMD.



> Les missions

Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime assure (conformément à l'article L5312-2 du Code des Transports) :

le développement, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes et infrastructures portuaires

Le développement et la gestion de son domaine (zones industrielles et logistiques)

La gestion et la préservation des espaces naturels dont il est propriétaire

La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales;

L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

Les actions concourant à la promotion générale du port.

> Le Projet Stratégique

La loi N°2008 – 660 du 4 juillet 2008 portant sur la réforme portuaire a pour objectif de recentrer les activités des établissements portuaires sur les activités régaliennes et les fonctions d'aménageur du domaine portuaire.

Dans le cadre de cette loi les Grands Ports Maritimes (GPM) bâtissent tous les 5 ans leur **Projet Stratégique**, selon un processus de large concertation pilotée par la Gouvernance et impliquant l'ensemble du territoire. Ces projets stratégiques fixent, pour cinq années, la feuille de route de l'établissement.

Chaque projet stratégique prend en compte le contexte et les perspectives économiques, les moyens financiers du Grand Port Maritime pour définir les objectifs généraux de développement des activités du port et pour acter les actions concrètes qui seront mises en œuvre afin d'atteindre ces objectifs.

La Stratégie Nationale de 2013 fixe un cadre structurant et des axes de développement communs à tous les Grands Ports Maritimes en mettant en exergue 3 grandes orientations stratégiques : la logistique, l'industrie et l'aménagement.

Les Projets Stratégiques des ports 2014-2018 font pleinement partie des outils de déploiement de cette stratégie nationale.

Les études relatives au projet CAP 2020 ont été inscrites en tant qu'une des actions du Projet Stratégique 2014-2018 afin de préparer le GPMD pour ses développements et **adaptations futurs dans la filière du conteneur**

Dunkerque
PORT

< **CAP 2020** >

*Investir pour
une économie
durable*

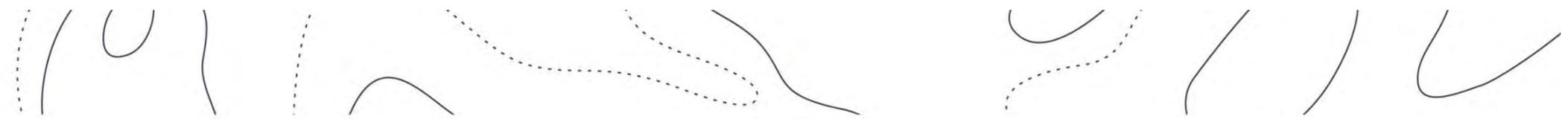
Fiche n°2

AMÉNAGEMENT

SCENARIOS D'AMENAGEMENT
FILIERES CONTENEURS ET
VRACS

Dunkerque
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque



SOMMAIRE

• Contexte général.....	10	• Scénario CAP 2020 Atlantique + Aménagement QPO	14
• Scénario Baltique VLOC + Conteneur (Projet Stratégique 2008-2013)	10	• Scénario CAP 2020 Baltique + aménagement QPO	15
• Aménagements étudiés au Projet Stratégique 2014-2018.....	11	• Variante Atlantique et Bassin Baltique partiel dédié VLOC	16
Filières vracs secs : Appontement du Quai à Pondéreux Ouest.....	11	• Comparaison entre les scénarios	18
Filière conteneurs : CAP 2020	13	Comparaison en phase 1	18
Combinaisons CAP 2020 et Quai à Pondéreux Ouest	13	Comparaison en phase 2	19
		• Conclusion	20

> Contexte général

Le projet CAP 2020, dans le cadre de la concertation préalable au Débat Public, a fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs politiques, économiques et sociaux du territoire.

Lors de ces échanges, à partir d'un projet existant en 2009 et axé sur le développement des vracs secs (minerais et charbon), certains acteurs ont demandé que la filière vracs secs soit prise en compte dans le projet au même titre que la filière conteneurs à travers différents scénarios.

Cette note fait un point de comparaison entre les scénarios.

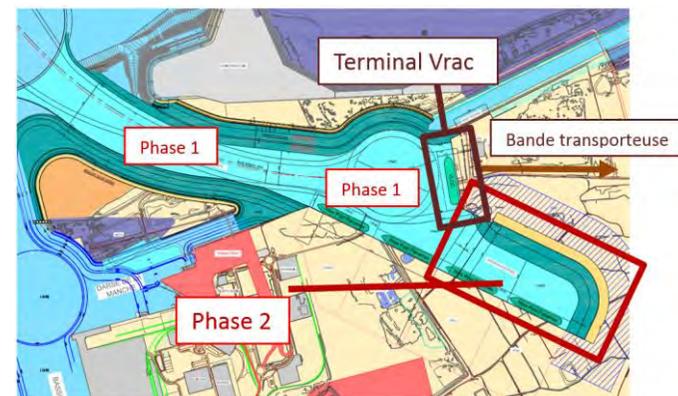
> Scénario Baltique VLOC + Conteneur (Projet Stratégique 2008-2013)

49 exploitants sont reconnus occupants précaires sur le territoire portuaire. Cette question avait déjà fait l'objet d'un travail d'analyse spécifique lors du Projet Stratégique 2008-2013 de Dunkerque-Port autour d'un scénario, nommé « Baltique VLOC & conteneur ».

Ce scénario proposait de réaliser un nouveau bassin Baltique permettant de traiter simultanément les filières conteneur et vracs secs, en permettant aux navires VLOC (Very Large Ore Carrier) de tirant d'eau 22 m d'accoster sur un quai dédié aux vracs secs.

Ce quai dédié serait alors relié directement à l'aide d'une bande transporteuse de près de 10 km à l'usine Arcelor Mittal au port Est.

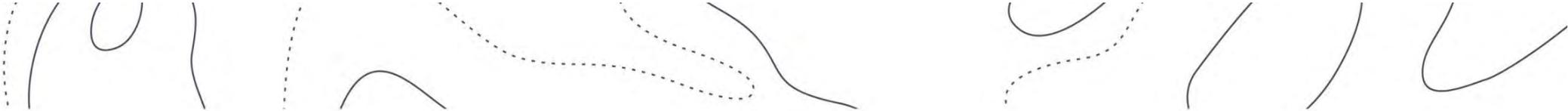
Le schéma et le tableau suivants représentent les caractéristiques de cette solution.



Localisation et description du scénario Baltique VLOC et conteneur

Filière	Conteneur		Vrac
Année	Phase 1	Phase 2	2023
Linéaire quai	1000 ml	1000 ml	500 ml
Tirant d'eau	16,5 m	16,5 m	22 m
Augmentation trafic prévue	0,6 M EVP	1,63 M EVP	0 M T annoncé à ce jour par Arcelor Mittal
Coût public	392 M€	181 M€	247* M€
Coût privé	127 M€	129 M€	93* M€
Coût total	1 169 M€*		

* Ce coût inclut les terre-pleins vracs, la bande transporteuse vers Arcelor Mittal et les renforcements nécessaires pour la protection des berges face au séisme.



Ce scénario, outre ses impacts et son coût, impliquait également la fermeture complète des installations actuellement en place au Quai à Pondéreux Ouest. La Direction du Port a refermé ce scénario en 2013 et lui a proposé une alternative CAP Port Ouest. Le Projet Stratégique 2014-2018 a relancé le projet CAP 2020 uniquement conteneurs.

➤ Aménagements étudiés au Projet Stratégique 2014- 2018

Le projet stratégique a défini deux projets pour répondre à la filière « vrac secs » d'une part et à la filière « conteneurs » d'autre part, en tenant compte des constats et des perspectives de croissance de chacune de ces filières.

Filières vrac secs : Appontement du Quai à Pondéreux Ouest

La filière des vrac secs (minerais, charbon, etc.) est une filière historique de Dunkerque-Port. Cette filière socle est en particulier nécessaire à l'industrie sidérurgique (notamment Arcelor Mittal), implantée au Port Est (au niveau du Quai à Pondéreux Est). Elle s'appuie sur deux outils de déchargement :

Le Quai à Pondéreux Ouest (localisé sur le bassin Atlantique, en face du Terminal à conteneurs), au port Ouest, avec 18,5 m de tirant d'eau le rendant accessible aux plus grands navires.

Le Quai à Pondéreux Est, accessible aux navires de 14,2 m de tirant d'eau, 295 m de long et 46 m de large.

Afin de garantir la pérennité et le développement de cette filière, le Projet Stratégique prévoit des investissements pour améliorer l'accueil des grands navires au gabarit supérieur aux Capesize « Dunkirkmax », qui doivent donc passer par une étape de déchargement puis de chargement au Quai à Pondéreux Ouest. Ces investissements incluent, sur le Quai à Pondéreux Ouest :

Le remplacement des portiques de chargement ainsi que l'acquisition d'outillages complémentaires par l'opérateur afin d'optimiser les cadences et les coûts de passage.

La réalisation d'un appontement dédié dans le prolongement du quai actuel par Dunkerque-Port pour assurer la simultanéité et l'accueil de grands navires à un tirant d'eau de 20,5 m.

Les opérations de dragage, par Dunkerque-Port, nécessaires à l'accueil d'un plus grand nombre de navires avec une capacité adaptée aux enjeux des industries de la place portuaire.

Les études de faisabilité techniques de ce projet sont à présent terminées. Les procédures d'autorisation environnementales sont engagées et les autorisations réglementaires préfectorales sont attendues pour la fin de l'année 2017.

Le lancement des travaux pourrait être engagé rapidement, dans le cadre d'un engagement financier conjoint entre Dunkerque-Port, le manutentionnaire du Quai à Pondéreux Ouest et l'ensemble des entreprises concernées par cette filière. Le statut actuel de l'opérateur devra être modifié pour constituer ce partenariat.



Aménagement du Quai à Pondéreux Ouest (QPO)

Filière conteneurs : CAP 2020

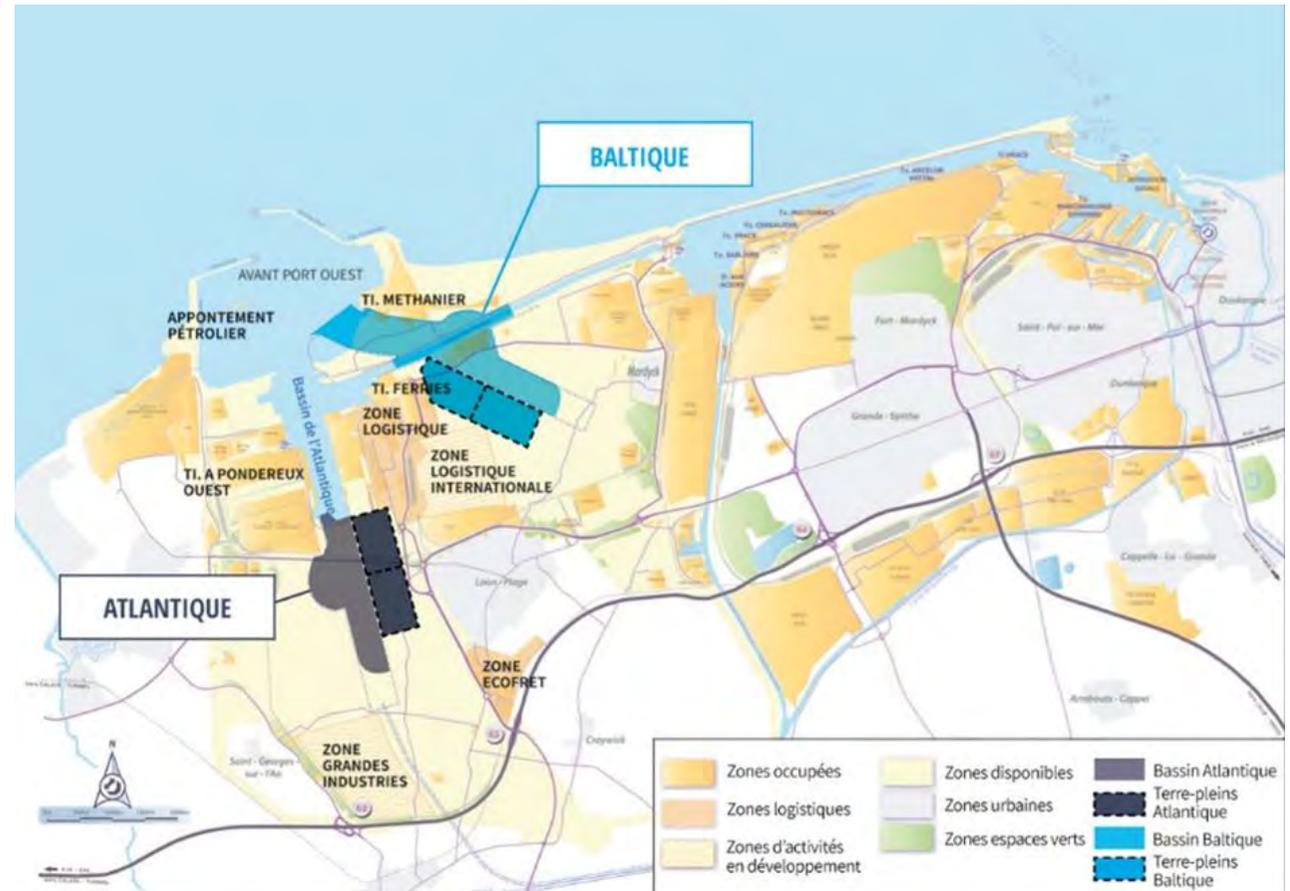
Dunkerque-Port envisage une extension phasée du bassin maritime « Solution Atlantique », par des infrastructures comprenant 2000 mètres de quai dédiés aux conteneurs et l'aménagement de près de 350 hectares de zone logistique.

Une solution variante, toujours dédiée au conteneurs, a également été étudiée dans le cadre de CAP 2020. Cette variante, dénommée « Variante Baltique », consistant en la création d'un nouveau bassin. Le projet stratégique a défini deux projets pour répondre à la filière « vracs secs » d'une part et à la filière « conteneurs » d'autre part, en tenant compte des constats et des perspectives de croissance de chacune de ces filières.

Combinaisons CAP 2020 et Quai à Pondéreux Ouest

Deux scénarios d'aménagement combinant vracs secs et conteneurs peuvent être proposés sur la base de ces deux projets étudiés au Projet Stratégique.

- 1) CAP 2020 Solution Atlantique & appontement nord QPO.
- 2) CAP 2020 Variante Baltique & appontement nord QPO.



CAP 2020 : Solution Atlantique et Variante Baltique

> Scénario CAP 2020 Atlantique + Aménagement QPO

Ce scénario combine le projet CAP 2020, bassin Atlantique (filère conteneur) et le projet d'aménagement du Quai à Pondéreux Ouest (QPO) (filère vrac).

Filière	Conteneur		Vrac	
	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
Année	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
Linéaire quai	1000 ml	1000 ml	250 ml (+ 600 ml existant)	320 ml (+ 600 ml existant)
Tirant d'eau	16,5 m	16,5 m	16,5 m	20,5 m
Augmentation trafic prévue	0,6 M EVP	1,63 M EVP	0 M T annoncé à ce jour	0 M T annoncé à ce jour par Arcelor Mittal
Coût public	224 M€	209 M€	25 M€	50 M€
Coût privé	127 M€	129 M€	30 M€	42 M€
Coût total	781 M€ *			



Caractéristiques et coût du scénario par filière



Localisation et description du scénario CAP 2020 Atlantique et QPO



— Vrac : Appontement QPO (PS 2014-2018)

Conteneurs : Extension Atlantique (CAP 2020)

■ phase 1

■ phase 2

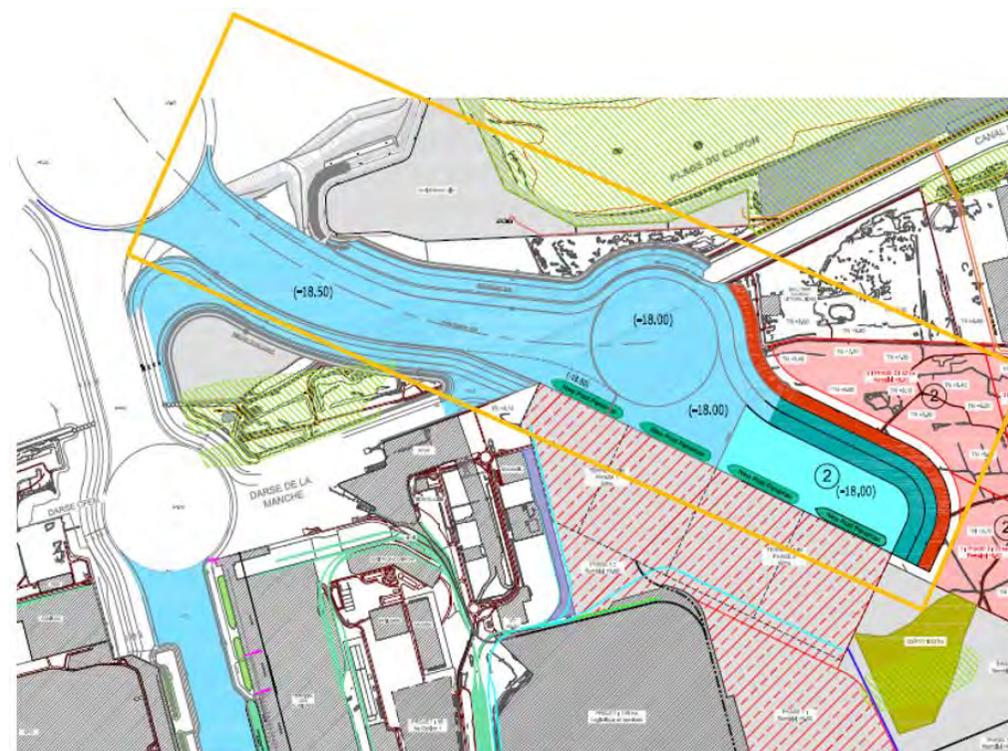
* Coût total incluant les aménagements conteneurs, et l'option vrac à 20,5 m de tirant d'eau

> Scénario CAP 2020 Baltique + aménagement QPO

Ce scénario combine le projet CAP 2020, bassin Baltique (filière conteneur) et le projet d'aménagement du Quai à Pondéreux Ouest (QPO) (filière vrac). Il ne présente pas d'avantage fonctionnel par rapport au scénario précédent.

Filière	Conteneur		Vrac	
	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
Année	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
Linéaire quai	1000 ml	1000 ml	250 ml (+ 600 ml existant)	320 ml (+ 600 ml existant)
Tirant d'eau	16,5 m	16,5 m	16,5 m	20,5 m
Augmentation trafic prévue	0,6 M EVP	1,63 M EVP	0 M T annoncé à ce jour	0 M T annoncé à ce jour par Arcelor Mittal
Coût public	392 M€	181 M€	25 M€	50 M€
Coût privé	127 M€	129 M€	30 M€	42 M€
Coût total	921 M€ *			

Caractéristiques et coût du scénario par filière



Conteneurs : Création Baltique (CAP 2020)

Vracs : Appontement
QPO (PS 2014-2018)

phase 1
phase 2

Localisation et description du scénario CAP 2020 Baltique et QPO

* Coût total incluant les aménagements conteneurs, et l'option vrac à 20,5 m de tirant d'eau

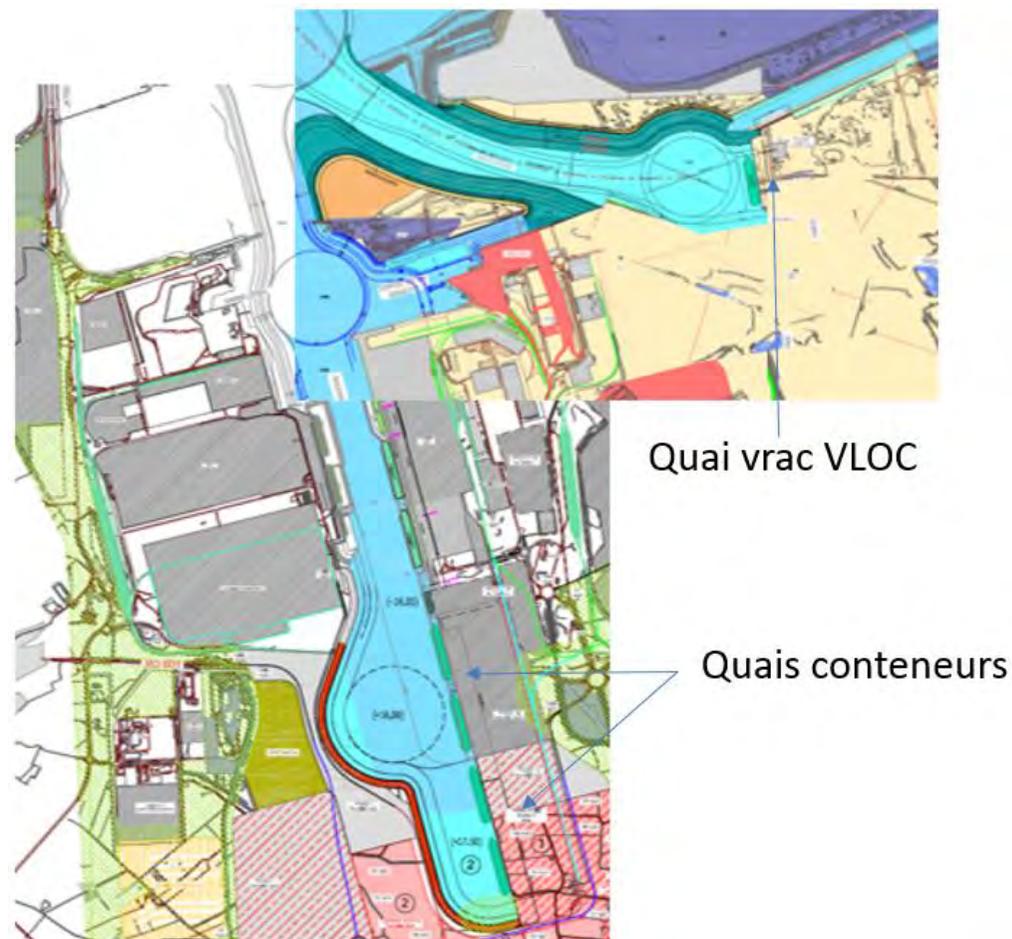
➤ Variante Atlantique et Bassin Baltique partiel dédié VLOC

Lors des échanges avec les partenaires du projet, Dunkerque-Port a été sollicité pour étudier le coût d'un 4^{ème} scénario.

Ce scénario combine le projet CAP 2020, variante Atlantique (filère conteneur), et une version modifiée de la phase 1 de la variante Baltique, qui serait alors totalement dédiée à la filière vracs secs.

Dans ce scénario, un nouveau bassin permettrait de traiter uniquement la filière vracs secs, avec des dimensions optimisées par rapport au scénario précédent pour permettre aux navires VLOC de tirant d'eau 22 m d'accoster sur un quai dédié aux vracs secs.

Comme dans le cas précédent, une bande transporteuse vers l'usine d'Arcelor-Mittal serait nécessaire et les installations actuellement en place au QPO seraient rendues obsolètes.



Caractéristiques et coût du scénario par filière

Filière	Conteneur		Vrac
Année	Phase 1	Phase 2	Phase 1
Linéaire quai	1000 ml	1000 ml	500 ml
Tirant d'eau	16,5 m	16,5 m	22 m
Augmentation trafic prévue	0,6 M EVP	1,63 M EVP	0 M T annoncé à ce jour par Arcelor Mittal
Coût public	224 M€	209 M€	493 M€
Coût privé	127 M€	129 M€	93 M€
Coût total	1 275 M€ *		



Ce coût inclut les terre-pleins vracs, la bande transporteuse vers Arcelor Mittal et les renforcements nécessaires pour la protection face au séisme

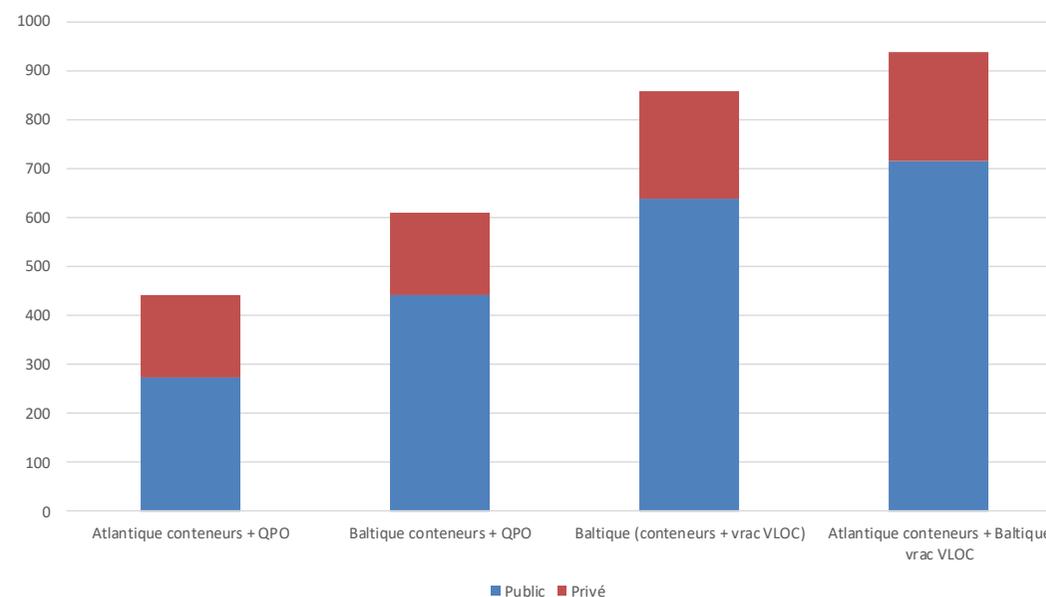
> Comparaison entre les scénarios

Les graphiques et tableaux de synthèse suivants permettent de comparer les principaux impacts de chaque scénario.

Comparaison en phase 1

	Atlantique conteneurs + QPO	Baltique conteneurs + QPO	Baltique (conteneurs + Vrac VLOC)	Atlantique conteneur + Baltique VLOC
Trafic vrac prévu	0 MT annoncé à ce jour			
Trafic conteneur prévu	0,6 M EVP			
Tirant d'eau vrac	20,5m		22 m	
Tirant d'eau conteneur	16,5 m			
Linéaire quai vrac	320 ml (+ 600 ml existant)		400 ml	
Linéaire quai conteneur	1000 ml			
<i>Coût public</i>	274 M€	442 M€	639 M€	717 M€
<i>Coût privé</i>	169 M€	169 M€	220 M€	220 M€
Coût TOTAL	443 M€ *	611 M€ *	859 M€	937 M€

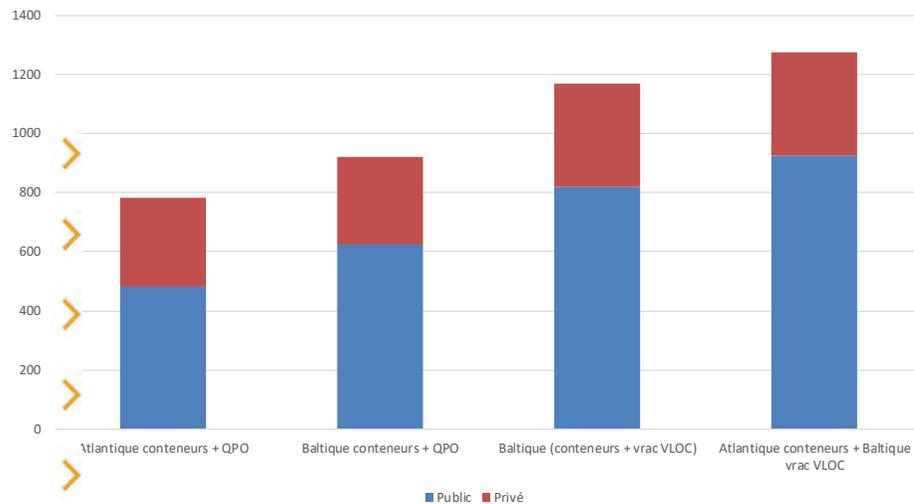
Coût des projets – Phase 1



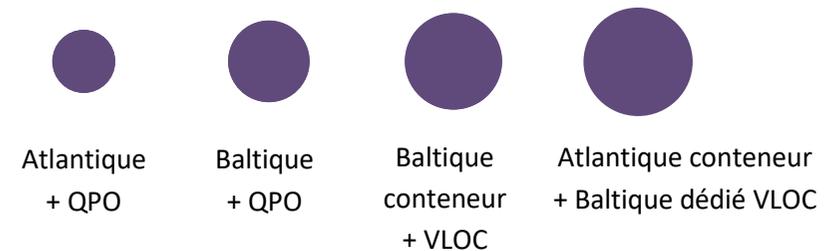
Comparaison en phase 2

	Atlantique conteneurs + QPO	Baltique conteneurs + QPO	Baltique (conteneurs + Vrac VLOC)	Atlantique conteneur + Baltique VLOC
Trafic vrac prévu	0 MT annoncé à ce jour			
Trafic conteneur prévu	1,63 M EVP			
Tirant d'eau vrac	20,5m		22 m	
Tirant d'eau conteneur	16,5 m			
Linéaire quai vrac	320 ml (+ 600 ml existant)		420 ml	
Linéaire quai conteneur	2000 ml			
<i>Coût public</i>	483 M€	623 M€	820 M€	926 M€
<i>Coût privé</i>	298 M€	298 M€	349 M€	349 M€
Coût TOTAL	781 M€ *	921 M€ *	1 169 M€	1 275 M€

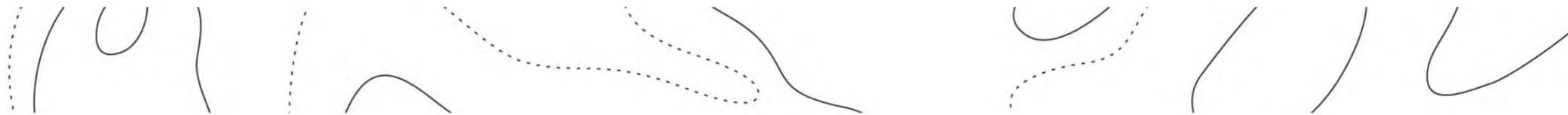
Coût des projets – Phase 2



Scenario	Volume matériaux extrait
Atlantique + développement QPO	30 M m ³
Baltique conteneurs + développement QPO	51 M m ³
Baltique Conteneur + Vrac VLOC	71 M m ³
Atlantique conteneur + Baltique VRAC VLOC	90 M m ³



Comparaison des volumes de matériaux extraits pour chaque scénario



> Conclusion

L'ensemble de ces scénarios, leurs spécificités et leurs impacts ont été présentés aux acteurs concernés lors de plusieurs réunions et échanges bilatéraux.

Il ressort de ce travail de concertation préalable au Débat Public un consensus autour du scénario CAP 2020 Solution Atlantique & appontement nord QPO.

De manière synthétique en effet, ce scénario de manière optimale aux objectifs de croissance de la filière conteneur et à l'absence de visibilité, de l'aveu même des acteurs concernés, sur une potentielle croissance du volume de vracs secs (aucune augmentation annoncée du volume de vracs secs, même en cas d'investissement de la part du GPMD).

Plus rapide à réaliser, plus facile à mettre en œuvre progressivement (phasages plus aisés) et avec une emprise plus faible (moindre impact sur les milieux naturels et les zones agricoles) il est également le scénario le plus accessible financièrement.

C'est pourquoi ce scénario a été retenu par le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Il convient enfin de rappeler que le développement de la filière conteneur aura un impact positif sur toutes les autres filières d'activités de Dunkerque-Port à travers l'augmentation globale de son activité qui générera notamment :

- Une meilleure lisibilité de Dunkerque-Port à l'échelle européenne voire mondiale avec un impact commercial important pour l'attractivité de nouvelles lignes.
- Des recettes supplémentaires pour Dunkerque-Port qui lui permettront d'investir sur d'autres filières mais également d'accompagner ses clients et industriels actuels dans leur démarche commerciale et de recherche de compétitivité.
- Des économies d'échelle permettant de réduire les coûts de passage en particulier pour les filières socles.

Dunkerque
PORT

CAP 2020

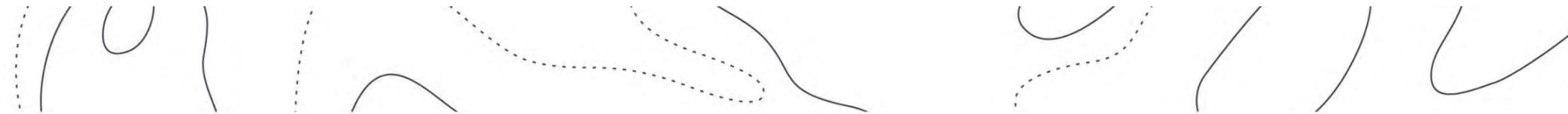
Investir pour
une économie
durable

HORIZON ECO CCI REGION NORD DE FRANCE

LA VALEUR AJOUTEE DU PORT DE
DUNKERQUE
(SEPTEMBRE 2016)

Dunkerque
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque



SOMMAIRE

- **Quel poids économique en 2014 ?23**
 - 3,8 milliards d'euros de valeur ajoutée en 2014.....23
- **Quelles évolutions de la valeur ajoutée (VA) et de l'emploi ?24**
 - Les activités directement liées au port de Dunkerque24
 - La valeur ajoutée et l'emploi sont très liés.....26
 - Emplois et valeur ajoutée : quelques évolutions de fond depuis 4 ans26
 - Le port de Dunkerque et les ports belges.....27
 - Des investissements qui retrouvent leur moyenne de longue durée29

> Quel poids économique en 2014 ?

En 2014 la valeur ajoutée générée par le port de Dunkerque a augmenté de 2,5%, pour atteindre 3,8 milliards d'euros. De son côté, l'emploi salarié a baissé de 1,4% au global. Cependant, on remarquera que les effets directs sont en hausse sur les deux indicateurs (+9,2% sur la VA et +4,5% sur les emplois). Cette étude sera l'occasion de faire en deuxième partie un zoom plus particulier sur les activités en lien direct avec le port.

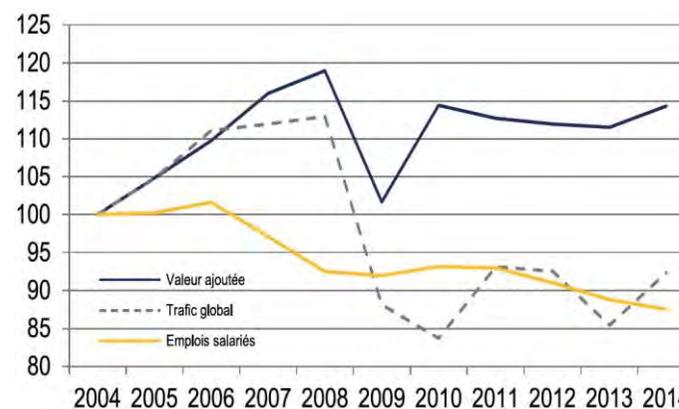
3,8 milliards d'euros de valeur ajoutée en 2014

Même si l'année 2014 n'a pas été marquée par une franche reprise de l'activité économique, trafics et valeurs ajoutées du port ont connu une progression sensible. Les volumes progressent de 8,1%, portés par tous les types de trafics : rouliers +13%, vracs +5%, conteneurs +6%. Cette progression se retrouve dans la valeur ajoutée et notamment la valeur ajoutée directe qui s'accroît de 9,2%.

Côté emploi, l'évolution est plus nuancée avec une baisse de 1,4%. L'emploi direct progresse de 4,5%, porté par la manutention, l'affrètement et l'intérim. Par contre, l'emploi indirect régresse de 3,2%, tiré à la baisse par la maintenance, le BTP et le commerce de gros. La métallurgie, l'énergie et les transports restent stables.

	Emplois 2014	Evolution 2014/2013	Valeur ajoutée 2014 (milliards d'euros)	Evolution 2014/2013
Effets directs	5 714	+ 4,5%	0,29	+ 9,2%
Effets indirects	17 976	- 3,2%	3,50	+ 0,5%
TOTAL	23 690	- 1,4%	3,79	+ 2,5%

Sources : URSSAF, CCIR Nord de France



Sources : GPMD, URSSAF, CCIR Nord de France

Evolution de l'activité générée par le port de Dunkerque selon 3 indicateurs, indice base 100 en 2004

Les évolutions, identifiées ci-dessus, sont proches de ce que l'on peut observer dans les ports belges voisins. La progression des trafics cumulés des 6 ports analysés par la Banque Nationale de Belgique (BNB) est de 2,7% contre 8,1% sur Dunkerque, qui apparaît donc avoir gagné des parts de marché.

Ces gains sont cependant moins visibles pour la valeur ajoutée ; les ports belges progressent de 2,5% tout comme Dunkerque. Une analyse plus fine sur cette comparaison avec les ports belges sera faite en fin de deuxième partie de ce document.

> Quelles évolutions de la valeur ajoutée (VA) et de l'emploi ?

Les activités directement liées au port de Dunkerque

Les activités directement liées au port sont représentées par 123 établissements dont 38 pour l'affrètement et l'organisation des transports et 22 pour l'entreposage logistique.

On observe que les établissements liés directement au port sont en moyenne plus grands que dans le reste de l'économie avec 25 salariés par unité contre 9 en moyenne à Dunkerque. C'est vrai pour toutes les activités et plus encore pour la manutention portuaire et la sécurité avec en moyenne plus de 60 emplois par unité.

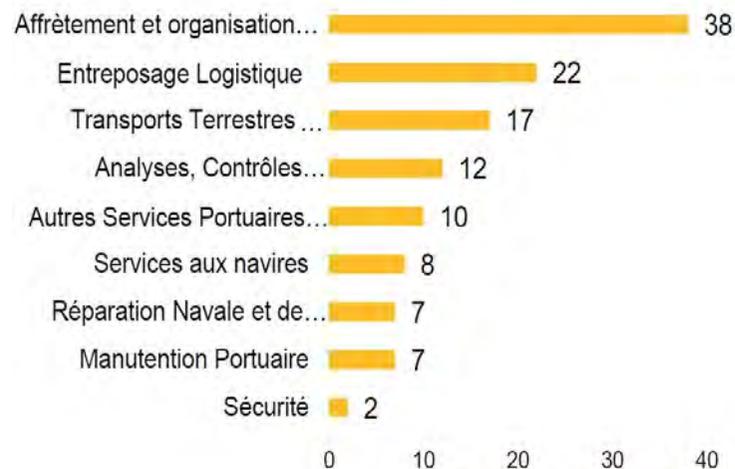
Hors intérim, ces entreprises emploient ainsi 3 119 personnes en 2014, en hausse de 5% par rapport à 2010.

Taille moyenne des établissements par activité directement liés au port en 2014



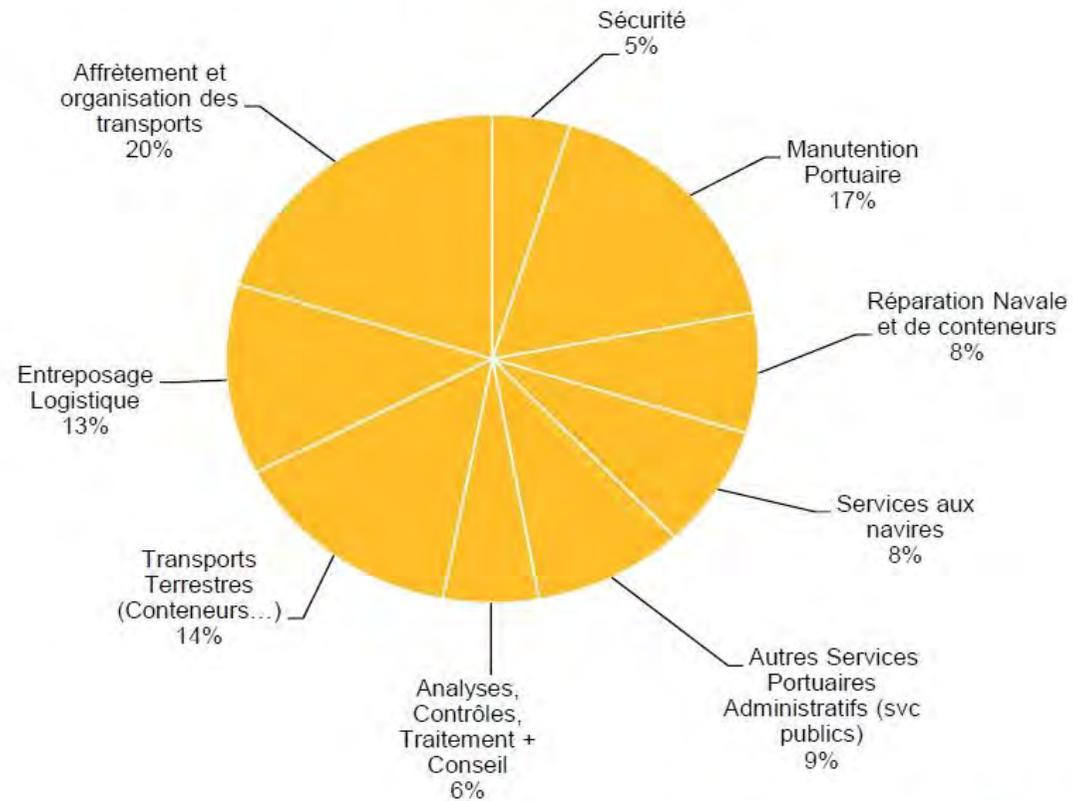
Source : CCIR Nord de France

Nombre d'établissements par activité directement liés au port en 2014



Source : CCIR Nord de France

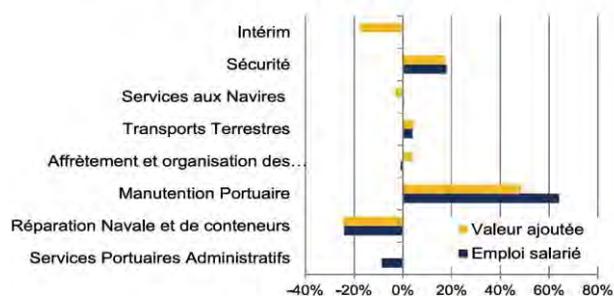
Poids de l'emploi des activités directement liées au port en 2014



Source : CCIR Nord de France

En incluant le gestionnaire du port (Dunkerque-Port), 5 établissements emploient plus de 100 salariés et occupent près d'un tiers des emplois de l'activité directe (1 000 salariés). Parmi eux, 3 établissements appartiennent au secteur privé.

Variation des emplois et de la valeur ajoutée directs entre 2010 et 2014



Source : CCIR Nord de France

Dans le détail, on observe une évolution assez proche des 2 indicateurs sur les années antérieures à 2008 où l'environnement économique était assez stable. On observe ensuite que depuis 2009, les variations sont plus amorties pour l'emploi et plus volatiles pour la valeur ajoutée avec parfois même, pour certaines années, des variations opposées comme en 2012 et 2013.

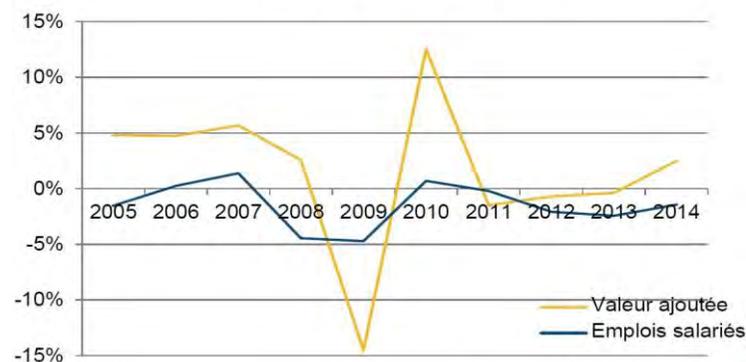
Depuis 2010, 39 établissements ont connu des progressions de leurs effectifs salariés et, pour 30 d'entre eux, la progression a été supérieure à 10%.

La valeur ajoutée et l'emploi sont très liés

Depuis 2010, 39 établissements ont connu des progressions de leurs effectifs salariés et, pour 30 d'entre eux, la progression a été supérieure à 10%.

Nous observons une certaine corrélation de l'évolution de la valeur ajoutée et de l'emploi salarié, sauf sur 2009 et 2010 qui ont été des périodes particulières avec une crise économique mondiale brutale qui a eu de fortes répercussions sur la valeur ajoutée.

Taux d'évolution de l'activité générée par le port de Dunkerque



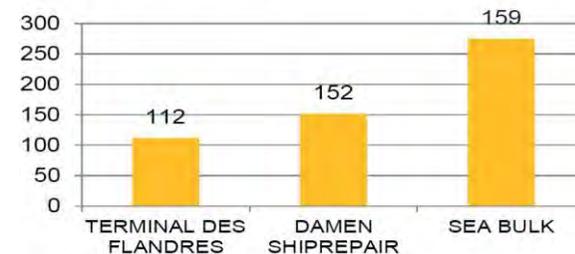
Source : CCIR Nord de France

Plus spécifiquement, emplois et valeur ajoutée directement liés au port ont eu une évolution presque identique avec un différentiel moyen de croissance de 0,1 point sur 10 ans, démontrant bien une certaine corrélation entre les 2 indicateurs.

Emplois et valeur ajoutée : quelques évolutions de fond depuis 4 ans

Après la crise, sur la période 2010 / 2014, on observe un changement de la composition des emplois : on remarque une forte hausse des emplois en sécurité et manutention portuaire (+20%) et une diminution dans la réparation navale et plus encore des emplois intérimaires.

Les 3 principaux établissements privés



Source : CCIR Nord de France

Si on compare la variation de l'emploi à la variation de la valeur ajoutée plusieurs explications peuvent être avancées. La baisse de l'intérim s'explique à la fois par le contexte économique et par des embauches fermes dans la manutention portuaire. La hausse des emplois en sécurité s'explique par le renforcement des contrôles d'accès au domaine portuaire.

Sur la même période, côté indirect, seuls 2 secteurs connaissent une progression de l'emploi : l'énergie (+9%), un secteur d'activité dynamique à Dunkerque et le transport fluvial (+7%) qui progresse en lien avec la politique de développement des transports massifiés du port. Les autres secteurs régressent de 2% (chimie) à 15% (commerce de gros).

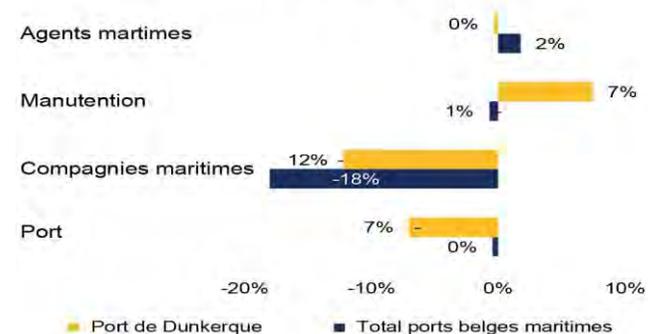
La valeur ajoutée suit une évolution un peu différente. On retrouve bien une progression de la valeur ajoutée dans l'énergie et une baisse dans les autres secteurs sauf dans le BTP qui affiche une hausse de sa valeur ajoutée (+7%). Pour les autres secteurs, on observe une baisse moins forte de la valeur ajoutée de l'industrie et dans les services et plus forte pour le commerce de gros.

Le port de Dunkerque et les ports belges

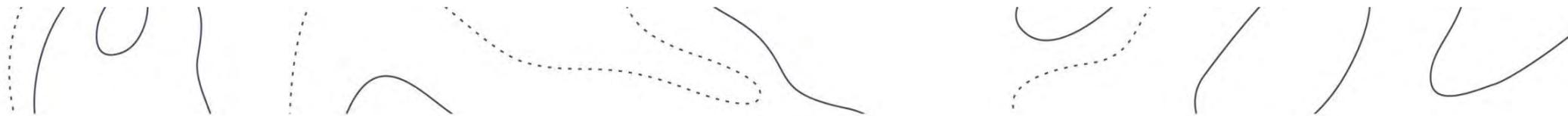
Les évolutions de l'emploi direct se retrouvent aussi dans les ports maritimes belges. En comparaison, le port de Dunkerque apparaît globalement bien orienté sur les 4 secteurs mis en avant par la BNB dans son étude. En analysant uniquement les effectifs pris en compte par l'étude belge, le port de Dunkerque connaît une progression de 0,4% de ses effectifs directs entre 2010 et 2014 ; une progression qui est très proche de la moyenne des 4 ports maritimes belges (+0,7%).



Comparaison de l'évolution de l'emploi entre le port de Dunkerque et les ports maritimes belges (2014/2010)



Source : CCIR Nord de France, BNB



La manutention progresse à Dunkerque alors qu'elle baisse de 1% dans les ports belges. Les gestionnaires des ports connaissent une réduction d'effectifs presque identique à celle observée au port de Dunkerque. Dunkerque a perdu moins d'emplois dans les compagnies maritimes que ses voisins belges.

La carte ci-dessous présente plus globalement les variations de l'emploi par port, on observe que Dunkerque a une évolution meilleure que Zeebrugge, en ligne avec Anvers et un peu moins bonne qu'Ostende ou Gand.

Taux de variation des effectifs salariés des 4 principales activités directement liées au port des ports flamands



Source : CCIR Nord de France, BNB

1.4%

Croissance moyenne
par an de la valeur
ajoutée générée par
le port

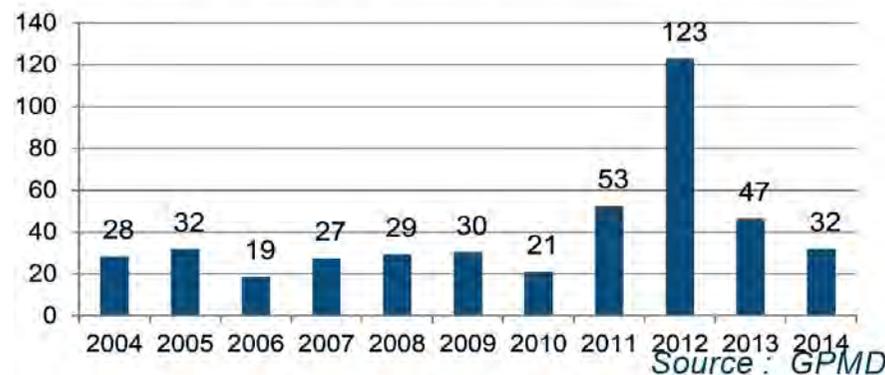
Des investissements qui retrouvent leur moyenne de longue durée

Les investissements 2014 sont revenus à un niveau moyen avec 32M€. Ce chiffre est en baisse par rapport à 2013, car l'essentiel des efforts pour le Terminal Méthanier ont été faits, notamment en 2012. Il est aussi inférieur à ce qui avait été initialement prévu du fait d'arbitrages budgétaires. Les principaux investissements réalisés ou lancés en 2014 ont porté sur :

- L'achèvement des travaux du terminal méthanier sous maîtrise d'ouvrage Dunkerque-Port.
- La poursuite des études sur les opérations de développement du port ouest avec l'amélioration des accès nautiques par l'élargissement du cercle d'évitage et du chenal d'accès au bassin de l'atlantique et l'optimisation du terminal à conteneurs par la réalisation d'un prolongement du quai de Flandre.
- Les travaux du poste d'inspection frontalier et de l'amélioration des accès routiers du port ouest.
- La rénovation de l'assainissement et des terre-pleins du terminal multivrac et de nouvelles opérations de valorisation des sédiments non immergeables.
- Les travaux de rénovation du bâtiment et des accès au siège de Dunkerque-Port.

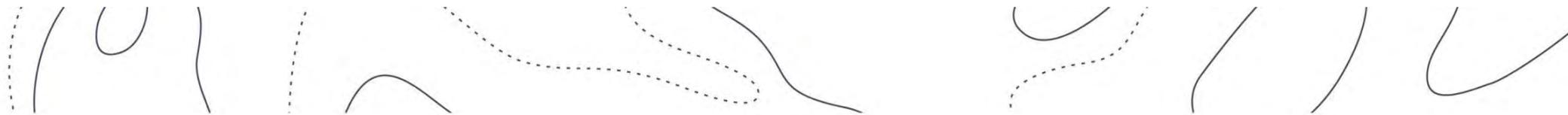
Au total, les investissements du port vont permettre de développer les trafics et la valeur ajoutée dans les prochaines années. En plus du terminal méthanier, les projets importants, notamment DLI Sud et la zone Grande Industrie conduiront à une hausse mécanique de l'activité sur le domaine portuaire.

Evolution des investissements du Port de Dunkerque (M€)



Côté investissements, Dunkerque LNG a généré une valeur ajoutée portuaire importante avec le chantier du Terminal Méthanier. Cela n'a pas été pris en compte dans cette étude car il s'agit d'un projet global. Entre 2013 et 2016, 1,2 milliard d'euros auront été investis, générant 300 à 400 millions d'euros de valeur ajoutée sur la période. D'ici la livraison des installations mi-2016, l'activité liée au port aura augmenté temporairement de 1 à 4%/an, grâce à ce chantier.





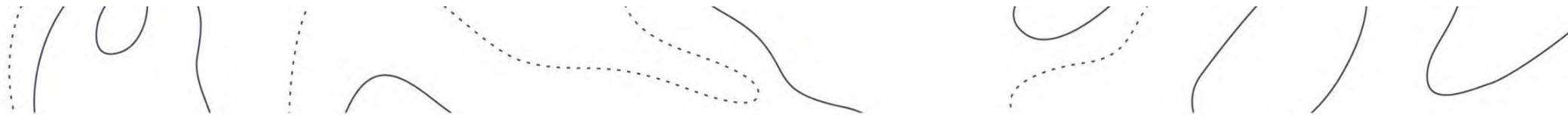
Méthodologie : Cette étude a été réalisée par la CCI de région Nord de France, en partenariat avec le Grand Port Maritime de Dunkerque, l'Union Maritime et Commerciale de Dunkerque et l'Agence d'urbanisme de Dunkerque (AGUR). La méthode est basée sur l'utilisation de ratios nationaux (INSEE), l'utilisation de bases de données existantes (comptes des entreprises, URSSAF) et l'envoi d'une enquête auprès des entreprises. Les données 2014 ont été révisées suite à la publication de données définitives par l' INSEE et l'URSSAF.

Contact: Tapio POTEAU (t.poteau@norddefrance.cci.fr)

RETROUVEZ TOUTES LES ANALYSES ECONOMIQUES SUR :

norddefrance.cci.fr (rubrique info-éco)

- Les dernières publications
- La revue de presse quotidienne et les veilles spécialisées
- L'observatoire des comportements d'achats (Pack Eval'conso)
- Le fichier et les annuaires d'entreprises



Grand Port Maritime de Dunkerque



CCI DE RÉGION NORD DE FRANCE
299 Bd de Leeds - CS 90028 - LILLE cedex
www.norddefrance.cci.fr



Dunkerque
PORT

< CAP 2020 >

Investir pour
une économie
durable

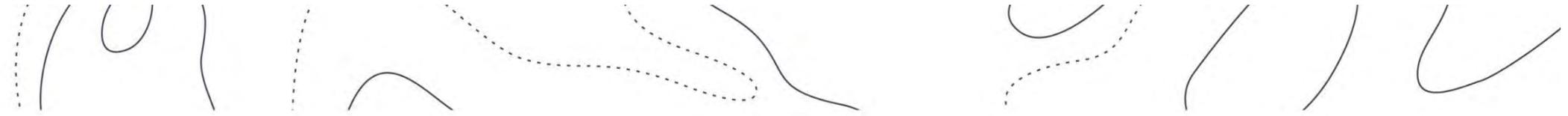
Fiche n°4

**EVALUATION
SOCIO-
ECONOMIQUE**

**EVOLUTION DE TRAFICS
CONTENEURS, RENTABILITE ET
EMPLOI**

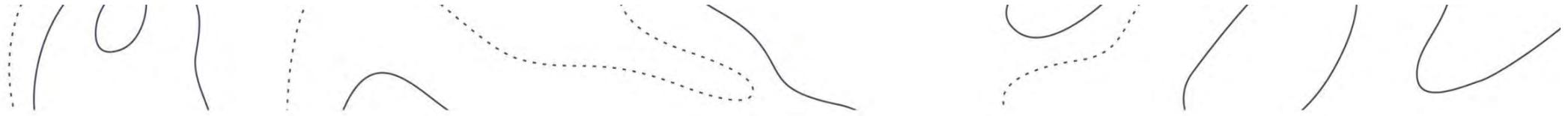
Dunkerque
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque



SOMMAIRE

• Evolution de trafics de conteneurs34	• Emploi.....48
Méthodologie et principales hypothèses34	METHODOLOGIE APPLIQUEE 48
Résultats des prévisions.....36	Coordination avec les travaux de la CCI et du GPMD..... 49
Répartition des trafics par ports38	Compléments méthodologiques 50
Distribution des trafics dans l'hinterland38	Limites de l'exercice et points de vigilance 50
• Rentabilité du projet et Valeur Ajoutée.....39	RESULTATS OBTENUS..... 51
Méthodologie et principales hypothèses39	Analyse des résultats..... 51
Résultats de l'évaluation.....42	Application en prospective 54



Avec une capacité de traitement estimée à 600 000 EVP par an, la plateforme portuaire de Dunkerque souhaite conforter sa position au sein de la filière conteneurs.

Les options d'aménagement des nouveaux bassins ouest et terminaux au sein du programme CAP 2020 visent à développer la capacité de traitement du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) et assurer les économies d'échelle nécessaires à sa compétitivité en vue de capter une plus grande part du marché des conteneurs.

Dans un marché en croissance malgré les aléas de la crise de cette décennie, le transport de conteneurs progresse à un rythme élevé et l'enjeu de chaque plateforme consiste à établir des relations privilégiées avec les principaux partenaires économiques mondiaux. L'attractivité portuaire se reflète notamment dans cette capacité à capter des escales et des lignes régulières.

La présente étude a pour objet d'établir des prévisions de trafic et d'établir l'évaluation socio-économique du projet. Après avoir établi des prévisions de croissance du trafic de conteneurs du Range Nord, les trafics maritimes sont répartis par port puis distribués dans l'hinterland. Les variations de trafic entre situation de projet et de référence alimentent l'évaluation qui quantifie l'impact économique (coûts logistiques, excédents bruts d'exploitations) et social (immobilisation des marchandises, externalités).

> Evolution de trafics de conteneurs

Méthodologie et principales hypothèses

Un modèle de prévision en 3 étapes :

Pour évaluer l'impact du projet CAP 2020, un modèle de prévisions de trafic a été développé. Il se déroule en 3 étapes.

• Trafic mondial

Le modèle de croissance s'appuie sur les observations des trafics de conteneurs trimestriels des 10 dernières années pour 7 ports du Range Nord¹. La distinction de chargement et de trafic d'import / export est prise en compte ainsi que 6 marchés ciblés par continent de destination².

Les prévisions des conteneurs sont établies sur la base d'une régression historique entre Produit Intérieur Brut (PIB), Parité de Pouvoir d'Achat et trafics de conteneurs chargés observés. Les prévisions macro-économiques de la Commission Européenne (CE) sont utilisées en prospective, complétées des prévisions de l'OCDE³ pour les principaux pays moteurs de l'économie hors Union Européenne⁴.

Des modèles spécifiques sont établis via des régressions historiques entre les volumes de trafics de conteneurs pleins à repositionner (différence entre les entrants et sortants par marché) et les trafics de conteneurs vides observés. En prospective les prévisions de trafics de conteneurs pleins permettent donc d'estimer les trafics de conteneurs vides. Avec donc une capacité de traitement estimée à 600 000 EVP par an, la plateforme portuaire de Dunkerque souhaite conforter sa position au sein de la filière conteneurs.

• Range-Nord

¹ Le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Bremen / Bremerhaven, Hambourg.

² Amérique du Nord, Amérique du Sud, Afrique Moyen Orient, Asie du Nord, Asie du Sud, Short Sea.

³ Organisation de coopération et de développement économiques.

⁴ Etats-Unis, Brésil, Afrique-du-Sud, Chine, Inde, Royaume-Uni/Russie.

Le modèle de choix portuaire consiste à répartir la croissance des trafics de conteneurs du Range Nord par port sur la base de critère quantifiable que sont les coûts maritimes en route libre, les coûts de passage portuaires et l'accessibilité dans l'hinterland.

La sensibilité actuelle à chacune de ces variables est établie en considérant l'échantillon des trafics de conteneurs observés chargés et vides, en import et export par pays de destination. Une régression logistique est établie à l'horizon 2013 et appliquée par la suite en projection.

Le modèle de choix portuaire est alimenté en prospective par les prévisions de coûts de passage sur les terminaux qui incluent les services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage), les coûts d'approche, les coûts à quai, les coûts de redevance et de manutention. Une évolution tendancielle de la productivité des ports est incluse ainsi qu'une dérive des prix de carburant selon les prévisions du Ministère des Transports Allemand. La dérive des coûts terrestres et la création de nouvelles dessertes intermodales terrestres influent également sur l'indicateur d'accessibilité à l'hinterland.

•Hinterland

Le modèle de transbordement et d'hinterland a pour objet de répartir les trafics maritimes entre ces deux marchés. Les trafics terrestres sont ensuite répartis sur les régions de l'hinterland selon un modèle gravitaire qui inclut le coût de transport et les Produits Intérieurs Bruts régionaux. Une répartition par mode de transport terrestre (routier, ferroviaire, fluvial) est ensuite réalisée en fonction des niveaux de service et des coûts de transport selon une régression logistique établie à l'horizon 2013.

En projection, le modèle d'hinterland utilise des hypothèses de taux de transbordement établies via une analyse de ces taux par port et sur la dernière décennie. Les prévisions de Produit Intérieur Brut régionaux de la Commission Européenne sont également intégrées, ainsi qu'une dérive des coûts par poste (carburant, salaires, péages principalement).

Calage du modèle de prévisions de trafic :

L'ensemble des modèles développés et mis en œuvre sur cette étude présentent des indicateurs statistiques globaux et par variable qui montrent une forte significativité.

	Source	TCAM PIB (\$2005 PPP)				TCAM PPP (LCU/USD)			
		2000	2010	2020	2030	2000	2010	2020	2030
Zone Euro	CE	1.1%	0.8%	1.3%	1.4%	-1.0%	-0.6%	0.0%	0.0%
Afrique du Sud	OCDE	3.5%	1.3%	2.6%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Etats-Unis	OCDE	10.5%	6.8%	4.0%	3.3%	6.1%	3.9%	2.6%	2.6%
Brésil	OCDE	7.1%	6.1%	5.8%	5.1%	1.9%	1.9%	1.0%	0.9%
Chine	OCDE	1.6%	1.3%	1.3%	2.0%	3.4%	3.9%	3.1%	3.1%
Inde	OCDE	4.9%	1.5%	2.8%	1.6%	0.8%	0.2%	0.1%	0.0%
Royaume-Uni	CE	3.5%	2.7%	4.7%	3.6%	8.0%	4.6%	2.3%	2.1%
Fed. de Russie	OCDE	1.7%	2.4%	2.4%	2.0%	5.1%	3.3%	3.0%	2.8%

Les comparaisons à chaque étape entre les trafics simulés et observés montrent généralement un bon alignement sur la période récente. Le contrôle des élasticités montre des ordres de grandeur conformes à la littérature et justifie la pertinence de l'application des modèles en prospective.

Projections de PIB en volume (TCAM \$2005 PPP) et de PPP (LCU/USD)

Source : OCDE Nov.2015 et Commission Européenne 2015

Les prévisions de trafic portent sur deux situations dites de référence et de projet. La situation de référence inclut la réalisation des aménagements du Schéma Stratégique à l'horizon 2017 et les gains de trafics correspondants. La situation de projet inclut la réalisation des aménagements CAP2020 en deux phases. Le tableau ci-contre résume les capacités de traitement du Port de Dunkerque attendues selon les situations aux différents horizons : Les différentes étapes du modèle de prévision de trafic étant développées hors contrainte de capacité, une limite des reports possibles à moyen terme est intégrée pour respecter les contraintes de capacité définies ci-dessus.

Les gains de trafics attendus sur le port de Dunkerque aux horizons de mise en service des nouveaux aménagements sont de plusieurs types :

- Trafics actuels dont la croissance tendancielle peut désormais être accueillie grâce à la levée de la contrainte de capacité ;
- Nouveaux trafics captés via l'accueil de navires porte-conteneurs de grande taille et les augmentations de volumes manutentionnés par escale permettant une diminution des coûts de passage par conteneur ;
- Nouveaux trafics captés du fait de l'élargissement de l'hinterland accessible au Port de Dunkerque via le développement des territoires et des services intermodaux.

Résultats des prévisions

Le modèle de prévision de trafic du Range Nord fournit des projections à élasticité décroissantes vis-à-vis du PIB et un niveau de trafic qui atteint quasiment les 100 Millions d'EVP en 2030 sur le Range Nord.

	2013	2017		
Aménagements	-	Schéma Stratégique	Cap 2020 Phase 1	Cap 2020 Phase 2
Référence	0,6	0,9	0,9	0,9
Projet	0,6	0,9	1,7	2,6

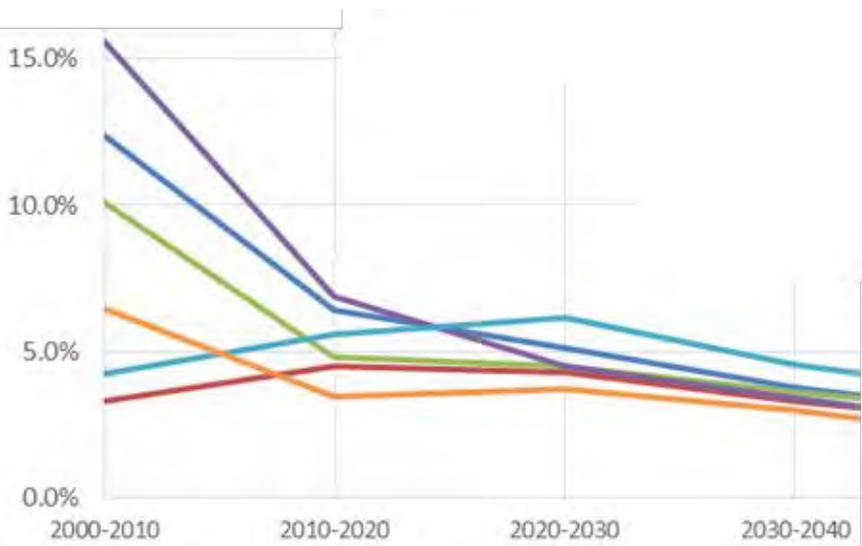
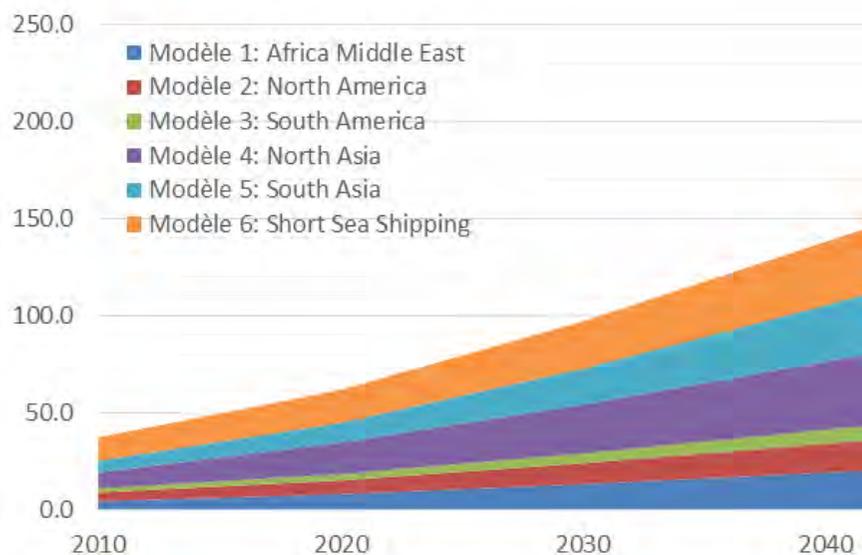


Capacité de Traitement du Port de Dunkerque (MEVP/an)
Source : GPMD 2014

	TCAM				M.EVP			
	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2030-2035	2010	2020	2030	2035
Afrique Moyen Orient	11.8%	4.3%	5.4%	3.9%	4.5	6.9	11.7	14.4
Amérique du Nord	2.7%	4.3%	4.4%	3.3%	4.4	6.8	10.4	12.4
Amérique du Sud	9.1%	3.9%	4.8%	3.8%	2.0	2.9	4.6	5.6
Asie du Sud	13.6%	7.6%	4.5%	3.4%	7.8	16.1	25.1	29.9
Asie du Nord	2.7%	7.1%	6.2%	4.6%	5.2	10.3	18.7	23.7
DEEP SEA SHIPPING	7.3%	6.1%	5.1%	3.8%	23.8	42.9	70.4	86.0
SHORT SEA SHIPPING	6.9%	2.6%	3.9%	3.1%	12.1	15.7	22.9	27.2
TOTAL	7.1%	5.0%	4.8%	3.6%	35.9	58.6	93.4	113.2



Projection de long terme des trafics de conteneurs (TCAM et M.EVP)
Source : SYSTRA, 2014



Comparaisons avec d'autres prévisions

Afin de vérifier la cohérence des prévisions de trafic avec d'autres études ainsi qu'avec les cadrages de référence couramment utilisés, nous avons réalisé une recherche bibliographique portant sur des études publiées entre 2009 et 2014.

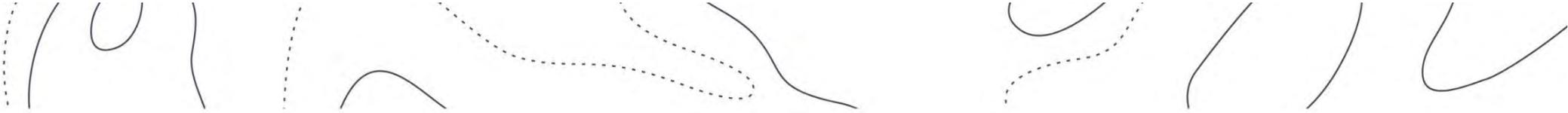
Il apparaît ci-dessous que les prévisions de trafic réalisées approchent fortement les prévisions plutôt prudentielles réalisées par NEA (2011) et ISL (2013) entre 2010 et 2025, et sont légèrement supérieures aux prévisions de AD (2014) sur la période 2010-2030.

Comparaison des prévisions de trafic du Range Nord (TCAM en EVP)

		Horizon					2010-2020	2010-2025	2010-2030
		2010	2015	2020	2025	2030			
Auteur	Date								
OSC	2009	7.0%	5.3%		-		6.2%	-	-
ISL	2010	8.5%	5.6%	5.4%		-	7.0%	6.5%	-
NEA	2011	3.9%					-	3.9%	-
ISL	2013	4.1%				-	-	4.1%	-
AD	2014	4.3%		4.2%	2.5%		4.3%	4.3%	3.8%
SYSTRA*	2016	4.9%	5.1%	5.2%	4.4%		5.0%	5.1%	4.9%



Prévisions de trafic de conteneurs du Range Nord (MEVP/an en haut et TCAM en bas)
 Source : SYSTRA, 2016



Selon ces projections sur le marché de longue distance, le gain de parts de marché attendu dans les échanges avec la Chine entre 2010 et 2020 devrait progressivement laisser la place en premier lieu à une stabilisation du marché d'Afrique et du Moyen Orient mais aussi à un net regain de l'Asie du Sud après une contraction de sa part de marché entre 2000 et 2010.

Les projections indiquent également un réajustement progressif de la balance commerciale et des modalités de chargement sur le marché longue distance : la part des trafics d'EVP vides devrait être contenue à près de 25% sur le long terme. Sur le marché courte distance, la part des conteneurs pleins légèrement déclinante entre 2000 et 2010 devrait continuer à décroître lentement de 2.5 points d'ici à 2040.

Répartition des trafics par ports

Le modèle de prévision de trafic par port indique les volumes de conteneurs captés par Dunkerque aux différents horizons selon les aménagements réalisés. Selon ces prévisions, les gains opérationnels et d'attractivité portuaire permettrait d'utiliser la majeure partie de la capacité de CAP 2020 à l'horizon 2035. La situation de référence arriverait également dans une situation proche de la saturation des infrastructures d'amélioration d'accès nautique du Port Ouest, le quai de Flandre et l'appontement nord du QPO, à partir de 2030 du fait de l'augmentation tendancielle des marchés captés.

L'application des tests de sensibilité systémiques sur la croissance mondiale et la zone euro donnent les résultats de trafic suivants (version 1.8 du modèle de trafic du 10/05/2017 :

Scénario central

Volume de marché du Range Nord : 106.29 M.EVP

Part de marché du GPMD : 2.53 M.EVP (PM : 2.38%)

Scénario de baisse de 10 % du niveau du PIB Zone Euro en 2035 vis-à-vis du scénario central :

Volume de marché du Range Nord : 97.91 M.EVP soit -7.9 %

Part de marché du GPMD : 2.34 M.EVP soit -7.5% (PM : 2.39 %)

- Scénario de baisse de 10% du niveau du PIB mondial en 2035 vis-à-vis du scénario central :

Volume de marché du Range Nord : 89.13 M.EVP soit -16.1%

Part de marché du GPMD : 2.13 M.EVP soit -15.8% (PM : 2.39%)

Distribution des trafics dans l'hinterland

Le trafic maritime est réparti entre l'hinterland et le transbordement sur la base d'une analyse des taux historique : le taux de transbordement à Dunkerque tendrait vers une valeur de 28% en convergence avec les évolutions au Havre et à Zeebrugge.

Les trafics d'hinterland sont distribués par région selon leur accessibilité et leur poids économique. En 2035, après montée en charge de la deuxième phase, le Port de Dunkerque s'inscrit de manière forte dans son hinterland naturel actuel.

La desserte intermodale ferroviaire et fluviale est également adaptée pour accueillir de nouveaux trafics massifiés parmi le gain de trafic de CAP 2020. La part modale ferroviaire atteint les 21% en 2035 alors que le mode fluvial se développe en lien avec la mise en service du Canal Seine Nord Europe jusqu'à une part modale de 10%.

Le développement de service intermodaux permet alors de développer des trafics vers de nouveaux marchés comme sur le Grand Est pour atteindre des parts de marché en Lorraine et en Alsace (100 KEVP).

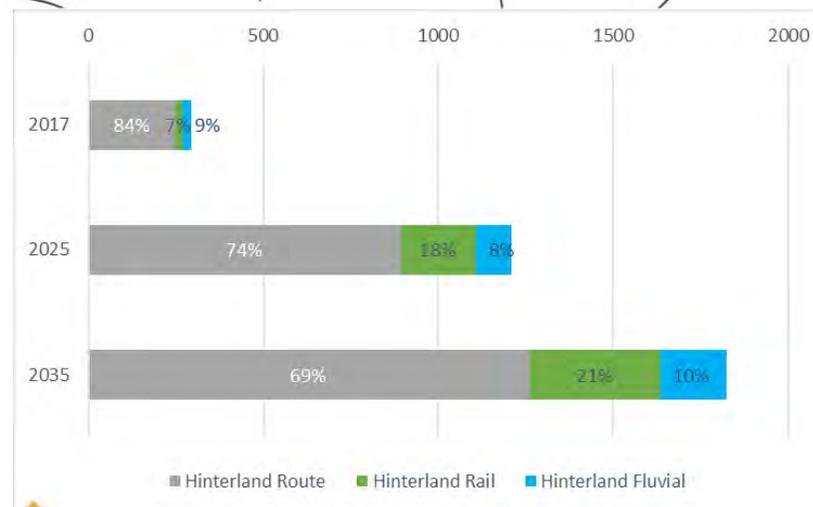
> Rentabilité du projet et Valeur Ajoutée

Méthodologie et principales hypothèses

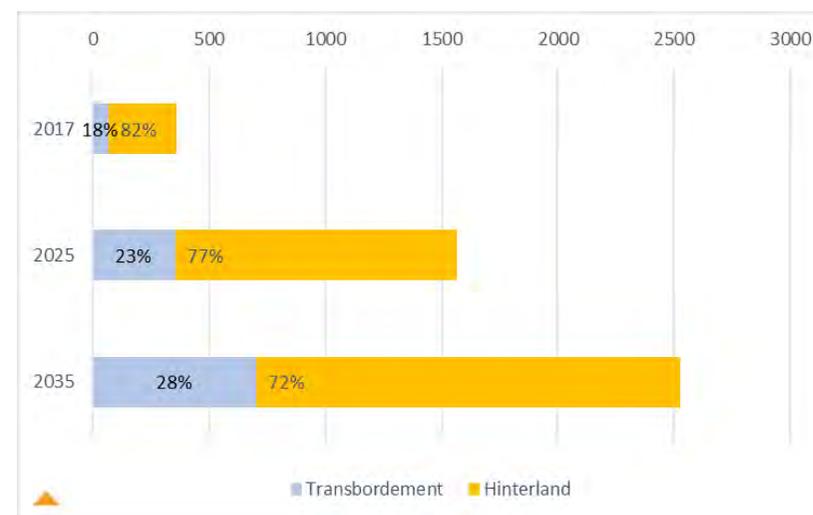
Un cadre d'évaluation normé

La méthodologie d'évaluation socio-économique des projets d'infrastructures est définie par le Ministère dans l'instruction cadre du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

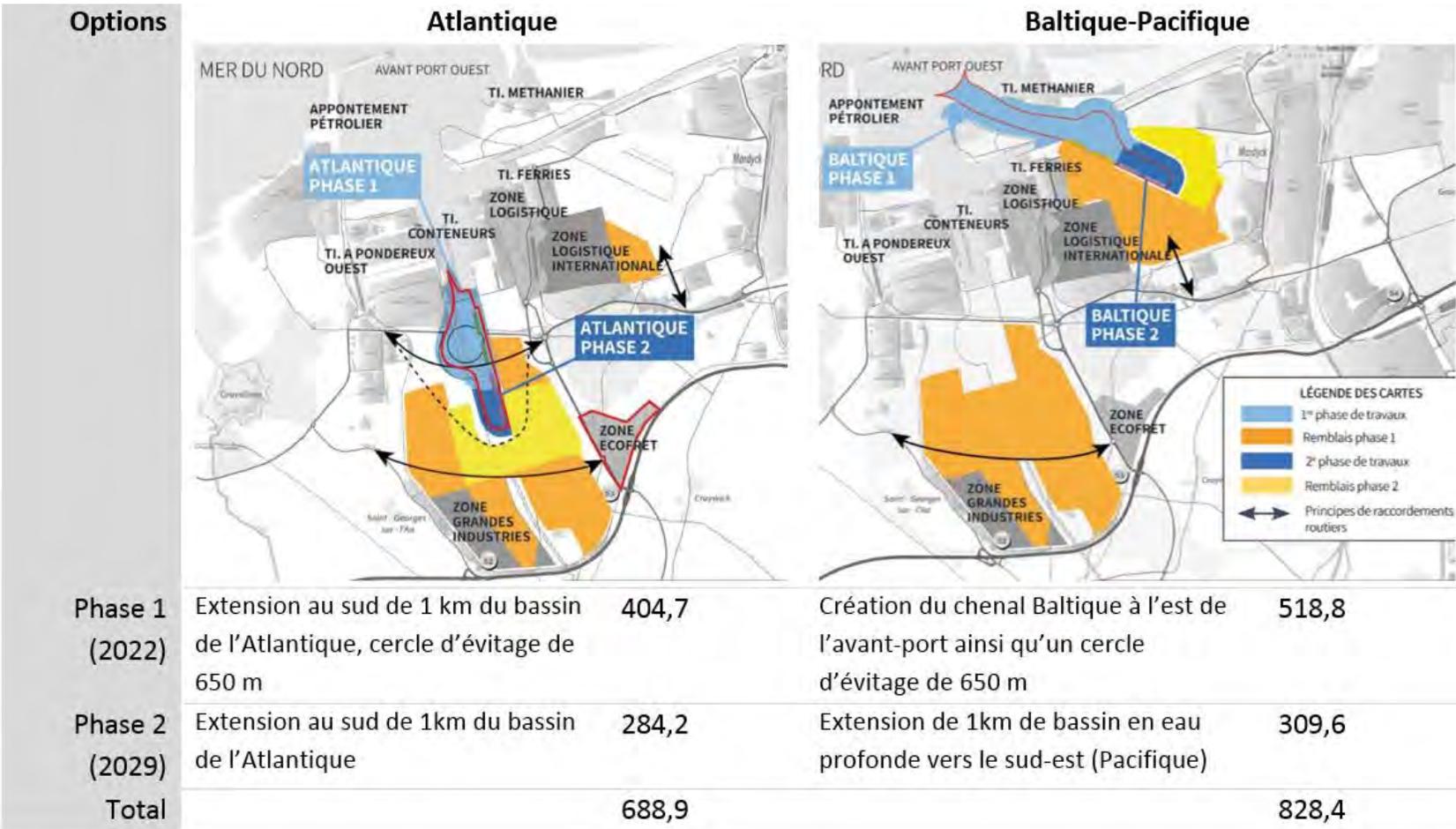
Deux options de projet sont envisagées, présentant des capacités d'accueil similaires mais des coûts d'investissement et d'entretien distincts comme suit (page suivante) :



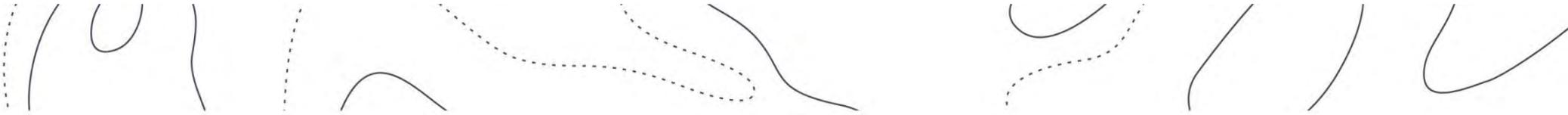
Trafics de Dunkerque en hinterland route, rail et fluvial (MVEP, PM Fer et Fluviale)
Source : SYSTRA, 2017



Trafics de Dunkerque en transbordement et hinterland (MVEP, PM Fer et Fluviale)
Source : SYSTRA, 2017



Options de projet, phase et montant total d'investissement (y compris équipements de manutention et infrastructures des zones logistiques)
 Source : SYSTRA, 2016 d'après données GPMD



L'évaluation de l'impact socio-économique du projet est gouvernée par 4 principes comme suit :

Son premier principe consiste en un calcul de l'excédent brut d'exploitation (effets monétaires) des différents acteurs de la collectivité. A cela s'ajoute une valorisation du temps et des nuisances (effets non monétaire) de manière à estimer l'impact socio-économique du projet pour la collectivité.

Son second principe suppose une minimisation des effets futurs par le biais de l'actualisation : ce principe de préférence du présent se traduit par une pondération plus faible des avantages attendus sur le long terme, ce mécanisme est assimilable à l'application d'un taux d'intérêt.

Son troisième principe implique que l'effet du projet est estimé par différentiel entre une option de projet où les aménagements CAP 2020 sont réalisés vis-à-vis d'une option de référence où sont réalisés les améliorations d'accès nautique Port Ouest, le quai de Flandres et l'apponement nord du QPO. Seuls les trafics, recettes et gains de temps obtenus grâce aux options de projet sont donc valorisés.

Son quatrième principe prudentiel consiste à majorer les investissements publics pour intégrer le surcoût de prélèvement des impôts mais aussi les phénomènes de rareté des fonds publics : un coût d'opportunité des fonds publics ainsi qu'un prix fictif de rareté des fonds publics sont cumulés pour intégrer ces deux phénomènes.

Les montants d'investissements de la phase travaux estimés ci-dessus sont complétés par :

- Les investissements en équipements communs aux deux options de projet ;
- Les coûts d'entretien qui sont rapportés aux montants initiaux d'investissements afin d'être annualisés. Les ouvrages sont supposés être régénérés intégralement à leur fin de vie ;
- Coûts d'investissement en infrastructure logistique supportés par le GPM de Dunkerque ;
- Coûts d'investissement en superstructure logistique supportés par les logisticiens.

Hypothèses et valeurs tutélaires

Le Ministère préconise plusieurs hypothèses de cadrage qui sont reprises dans la présente étude :

- Une évaluation sur une période de la première mise en service à 2070 ;
- La prise en compte d'une valeur résiduelle en 2070 représentant la valeur amortie de l'infrastructure à la fin de la période d'évaluation : cette valeur est estimée égale aux avantages actualisés entre 2070 et 2140 ;
- L'application d'un taux d'actualisation de 4% dont l'année de base est celle qui précède la première mise en service ;

Par ailleurs, nous considérons les hypothèses de cadrage macro-économique suivantes :

- Une évolution du PIB pour la France en euros constants issue de la Commission Européenne (Aging Report 2015, Risk scenario) ;
- Une estimation des coûts et avantages aux conditions économiques de janvier 2013 ;
- Une dérive des coûts d'investissement et d'entretien à hauteur de 3,4%/an pour les infrastructures et de 2,1%/an pour l'outillage en euros courants.

Les variations de coûts terrestres valorisés par les reports de trafic entre port maritime sont basées sur les coûts décrits dans le modèle de trafic par origine destination régionale.

Par ailleurs, nous retenons une valeur du temps des marchandises de 0.60 €2010/tonne.h⁵ sur les trajets terrestres de manière cohérente avec le modèle de coût d'exploitation des transporteurs qui intègre également une composante temporelle.

Les variations de parcours terrestres et maritimes des conteneurs sont valorisées en termes de nuisances sur la base ratios suivants, issus des recommandations de la DGITM et de nos estimations.

Résultats de l'évaluation

Indicateurs de rentabilité

La Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE) ou Bénéfice Actualisé (BA) du projet est la somme des avantages et des inconvénients valorisés et actualisés du projet.

Le Bénéfice actualisé par euro investi est le ratio du bénéfice actualisé sur le coût d'investissement actualisé du projet. Cet indicateur permet de comparer plusieurs projets alternatifs ou variantes entre eux.

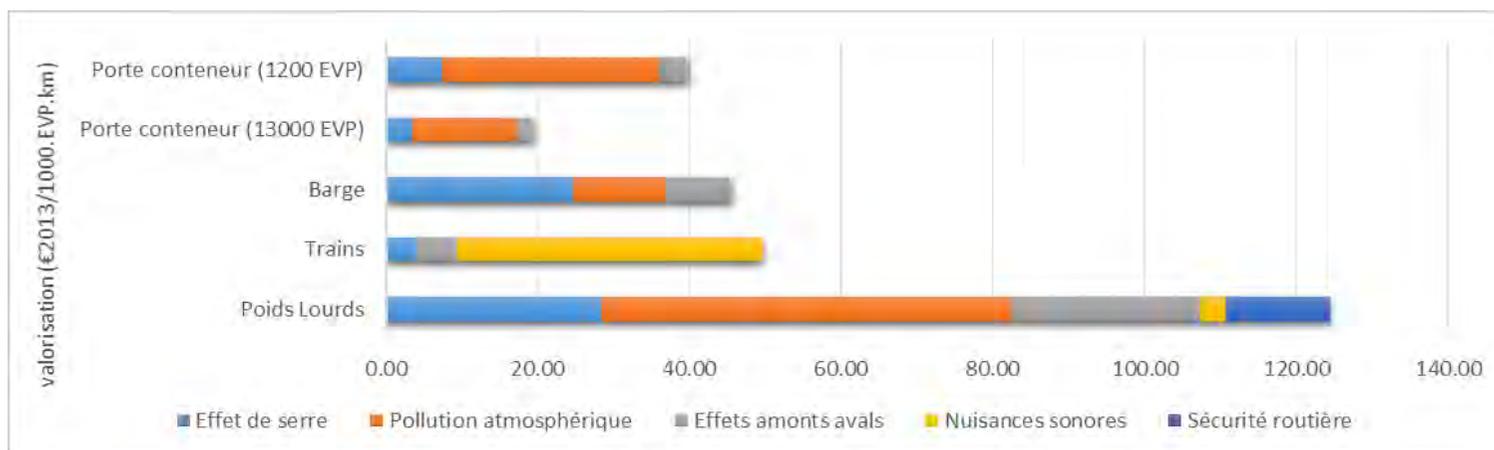
Le Taux de rentabilité interne (TRI) correspond au taux d'actualisation qui annule la valeur actuelle nette, il peut être assimilé à un taux de rendement du projet ou à un taux d'intérêt pour le placement d'un montant équivalent à l'investissement.

Les indicateurs de rentabilité présentent une forte performance socio-économique avec une VAN supérieure au Milliard d'euro pour les deux options.

La rentabilité supérieure de l'option Atlantique s'explique principalement par son moindre coût d'investissement inférieur de 20% à celui de l'option Baltique-Pacifique. Les nuisances dues aux trafics de véhicules particuliers détournés pour l'option Atlantique diminuent peu sa compétitivité.

Le coût élevé de l'Option Baltique-Pacifique explique notamment que l'indicateur de VAN par euro investi soit plus faible que pour l'option Atlantique.

Les avantages cumulés et actualisés selon les deux options de projets se répartissent comme suit, avec un retour à l'équilibre dès 2040 pour l'Option Atlantique et dès 2043 pour l'Option Baltique-Pacifique.



⁵ Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique, DGITM, Version du 1er octobre 2014

Valorisation des nuisances par mode (€2013/1000EVP.km)
Source : SYSTRA, 2017

Bilans par acteurs

Les avantages par groupes d'acteurs se répartissent comme suit et font apparaître les principaux bénéfices et inconvénients.

En résumé, les avantages et inconvénients sont les suivants :

- Les Chargeurs bénéficient du projet à la fois en économie d'acheminement terrestre mais aussi en immobilisation des conteneurs sur le maillon terrestre. Ces avantages sont légèrement minorés par le surcoût en surcharge tarifaire de manutention (THC). Les économies de coût de transfert entre terminal et zone logistique compensent les tarifs légèrement supérieurs des logisticiens à Dunkerque ;
- Le Port de Dunkerque voit ses recettes augmenter (redevances portuaires, convention d'exploitation des manutentionnaires, redevance domaniale de logistique). Par ailleurs, le surcoût d'entretien et de régénération pèse lourdement sur son bilan mais ce dernier reste globalement positif pour le port sur la durée d'exploitation ;
- Les Gestionnaires d'Infrastructures Terrestres sont supposés avoir un bilan équilibré avec un ajustement des coûts d'entretien en fonction des variations de recettes de péage ;
- Les Auxiliaires de Transport de la place portuaire de Dunkerque bénéficient d'un report de trafic et d'une augmentation de recettes leur permettant de dégager une marge sur un plus grand volume. Par ailleurs, leurs homologues sur les autres places portuaires perdent une partie de leurs recettes potentielles dans un marché qui reste en croissance.

Les Opérateurs de Transport présentent un bilan globalement positif dans la mesure où :

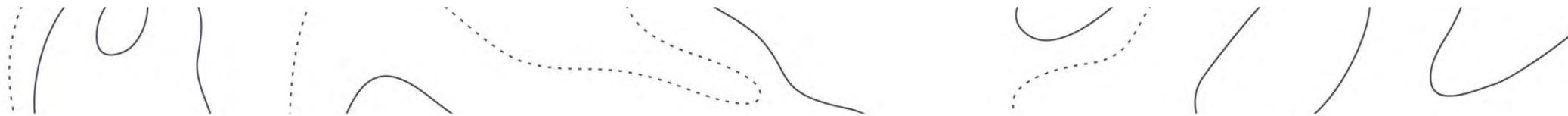
- Les transporteurs maritimes enregistrent des coûts de passage légèrement supérieurs sur Dunkerque par rapport à ses concurrents mais ces dépenses sont compensées par les recettes supplémentaires en surcharge tarifaire de manutention (THC) permise par un tarif également légèrement supérieur à Dunkerque vis-à-vis des ports de Belgique ;
- Les transporteurs terrestres réalisent des acheminements plus courts vers Dunkerque (situation de projet) que vers ses concurrents (situation de référence) ce qui diminue le volume de leur marge opérationnelle.
- Les Logisticiens affichent également un bilan positif liés à la tarification des prestations logistiques au port de Dunkerque vis-à-vis de ses voisins ;
- Les Collectivités publiques voient leurs recettes fiscales varier, principalement en termes de TICPE sur le carburant routier du fait de la redistribution des trafics dans l'hinterland ; La perte significative des TICP est à mettre en parallèle avec l'augmentation des recettes de la fiscalité locale et les dividendes versées par le GPMD en retour sur investissement ;

	Option Atlantique			Option Baltique-Pacifique		
	TRI	VAN (M€2013)	VAN/EI	TRI	VAN (M€2013)	VAN/EI
Sans COFP	10,3%	1680	2,5	8,8%	1530	1,8
Avec COFP	10,0%	1658	2,4	8,6%	1495	1,8



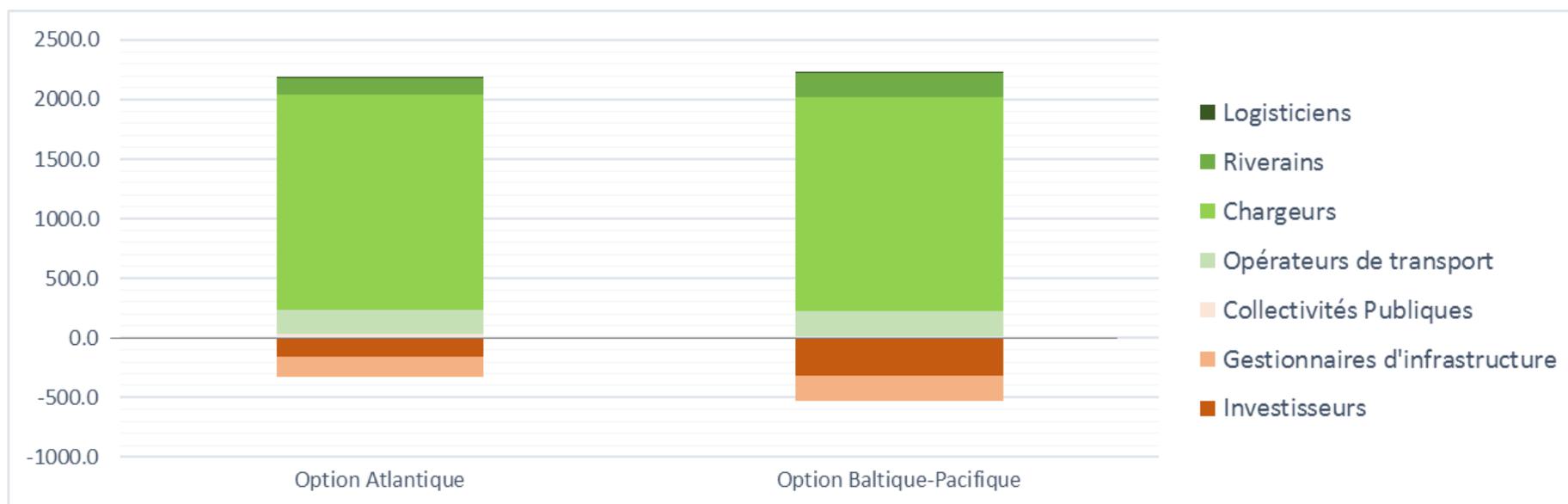
Indicateurs de rentabilité socio-économique

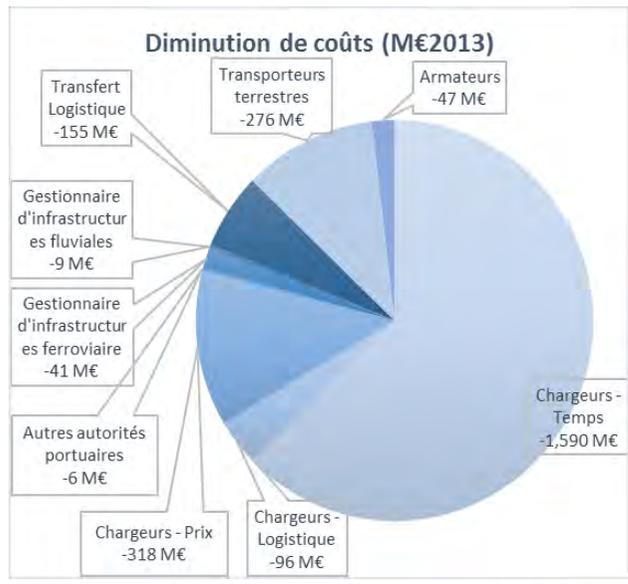
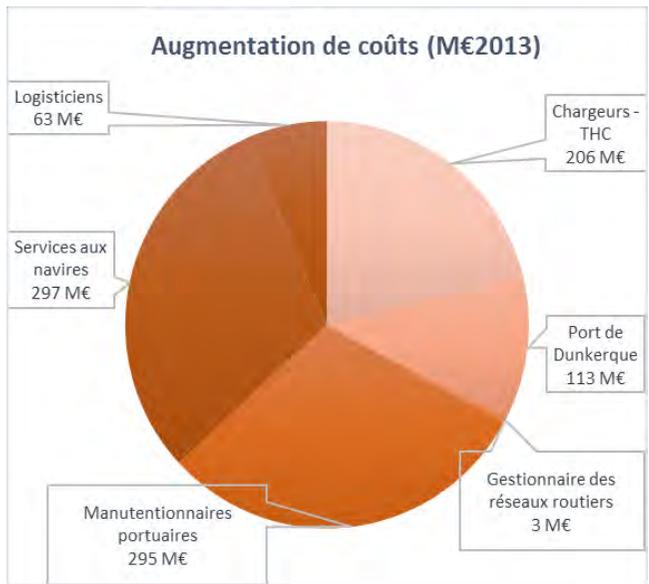
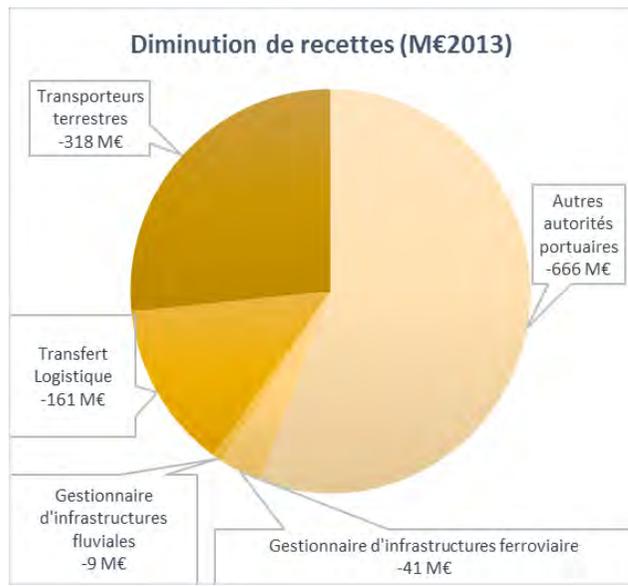
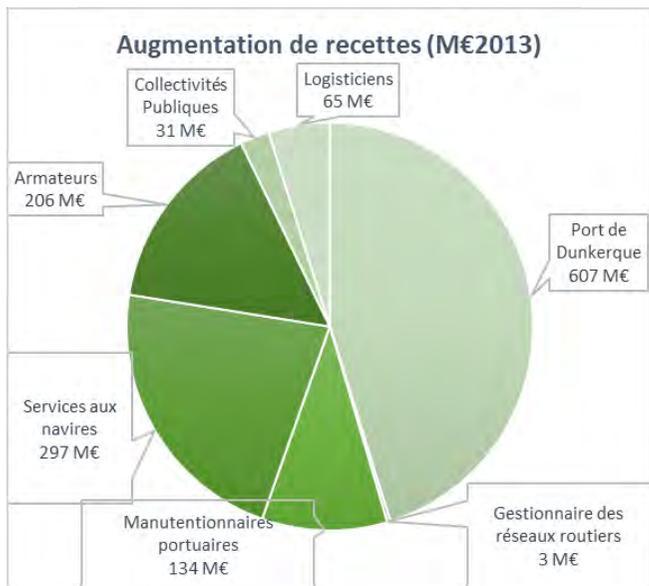
Source : SYSTRA, 2017



Les Riverains sont bénéficiaires pour les deux options bien que l'option Atlantique implique une augmentation des temps de parcours routiers liée à la modification du tracé de la RD601 (contournement du bassin Atlantique par le Sud) qui impactera les itinéraires de et vers Gravelines. Les gains environnementaux se basent à la fois sur la réduction des distances terrestres parcourues, le report modal en faveur des modes massifiés et les consommations de carburant maritime plus faible que la moyenne du Range Nord en approche de Dunkerque.

Les augmentations et diminutions de recettes et de dépenses de chaque acteur se répartissent comme suit, les investissements et les externalités étant exclus de cette représentation.





Compte de surplus par groupes d'acteurs (M€2013 actualisés)
Source : SYSTRA, 2017

Risques, incertitudes et tests de sensibilité

Les risques et incertitude quant à l'impact socio-économique du projet CAP2020 sont de plusieurs natures : endogène, exogène, systémique. Le tableau ci-contre présente les risques listés et les tests de sensibilité réalisés sur chaque item afin d'en quantifier l'impact sur la performance économique du projet.

Effets permanents directs et indirects sur l'emploi

Selon les estimations de trafic réalisées, le projet CAP 2020 devrait permettre un développement des trafics de conteneurs du Port de Dunkerque à destination de l'hinterland. Cela se traduit par un effet positif sur l'emploi local et la valeur ajoutée du Port de Dunkerque.

En utilisant les ratios définis dans l'étude de valeur ajoutée, nous estimons les impacts directs et indirects permanents suivants. Les estimations sont réalisées 5 ans après la mise en service des phases 1 et 2 après montée en charge des deux phases de CAP 2020 et portent seulement sur le surcroît d'activité permis vis-à-vis de la situation de référence. Les prévisions de trafic étant commune aux deux options, les effets sur l'emploi sont également les mêmes.

Risque	Intitulé	Test de sensibilité	Atlantique	B.Pacifique
1. Endogène	1.1 Coût d'investissement	+10% sur le montant	-8%	-12%
	1.2 Coûts de maintenance	+10% sur le montant	-0%	-1%
2. Exogène	2.1 Positionnement des armateurs	-10% sur les reports vers Dunkerque	-14%	-17%
	2.2 Coût de transport routier	-10% sur les coûts de transport routier	-29%	-36%
	2.3 Coût de manutention portuaire	+1% sur les coûts de manutention à Dunkerque	-4%	-5%
	2.4 Coût des redevances portuaires	+10% sur les droits de ports de Dunkerque	-4%	-5%
3. Systémique	3.1 Croissance Mondiale	-10% sur l'ensemble des PIB mondiaux projetés	-37%	-45%
	3.2 Croissance Européenne	-10% sur le PIB de la Zone Euro projetés	-16%	-20%
	3.3 Parité de Pouvoir d'achat Zone Euro	-10% sur la PPP de la Zone Euro (USD/EUR)	-4%	-5%
	3.4 Prix du carburant	+10% sur le prix du carburant	+8%	+10%



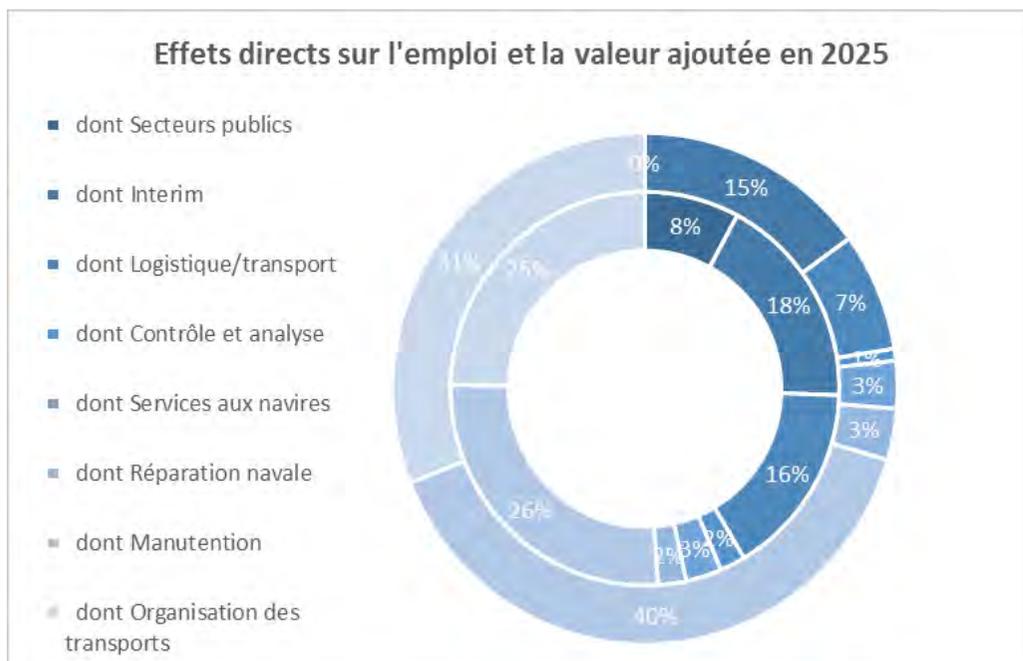
Sensibilité de la Valeur actuelle nette hors COFP aux risques (Δ M€2013)

Source : SYSTRA, 2016

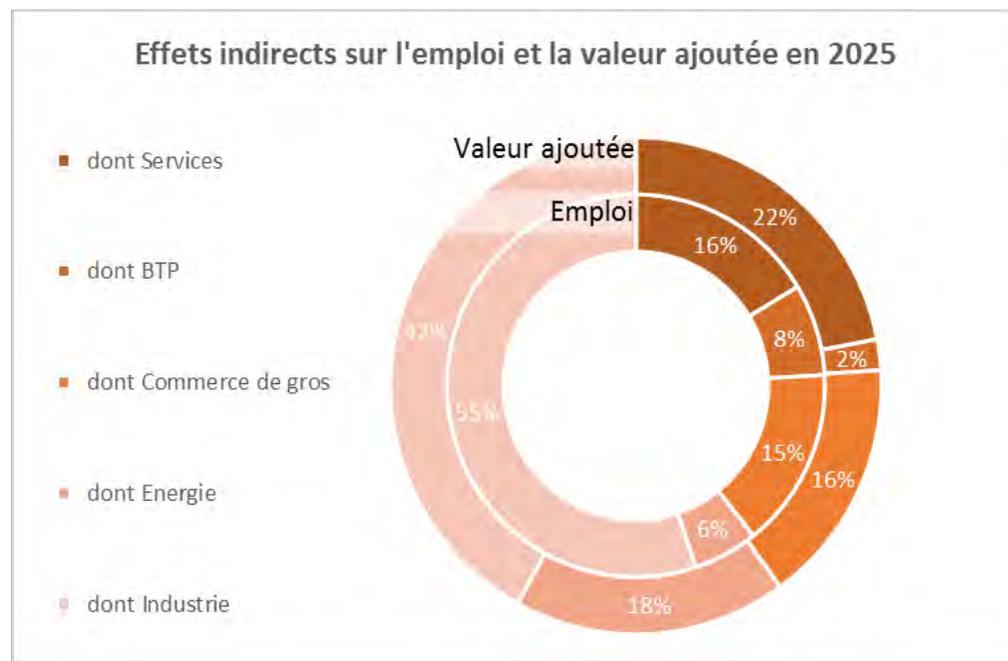
	Phase1 + 5ans		Phase2 + 5 ans	
	Emploi (ETP)	VA (M€)	Emploi (ETP)	VA (M€)
Effet direct (ETP)	5100	400	9500	800
Effet indirect (ETP)	3800	500	7200	1000
Total (ETP)	8900	900	16700	1800



Effets permanents de CAP 2020 sur l'emploi et la valeur ajoutée (M€2013)
Source : SYSTRA, 2017



Répartition de l'effet permanent direct et indirect par secteur (% ETP)
Source : SYSTRA, 2017



> Emploi

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) réalise depuis plusieurs années, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Nord de France, une analyse de la valeur ajoutée portuaire globale. Cette analyse porte sur le nombre d'emplois directs et indirects reliés à l'activité du port et sur la contribution de la plateforme portuaire à l'activité régionale en matière de valeur ajoutée.

En vue du développement des filières conteneurs et autres filières dans le cadre du projet d'investissement CAP 2020, le Maître d'Ouvrage souhaite que l'évaluation de l'impact économique global du port soit déclinée sur ces deux filières afin de mieux cerner les enjeux de développement du tissu économique régional liés à la croissance de l'activité portuaire.

Cette synthèse présente la méthodologie appliquée ainsi que les résultats obtenus. L'objectif est de faire ressortir les indicateurs en situation actuelle et en situation projetée avec le surcroît d'activité liée au Projet CAP 2020. Les indicateurs projetés prennent en compte l'évolution de la structure de l'emploi liée à de nouveaux besoins logistiques pour traiter les nouveaux trafics de conteneurs attendus. Cet exposé détaille également les points de vigilance méthodologiques relatifs à ce type d'exercice.

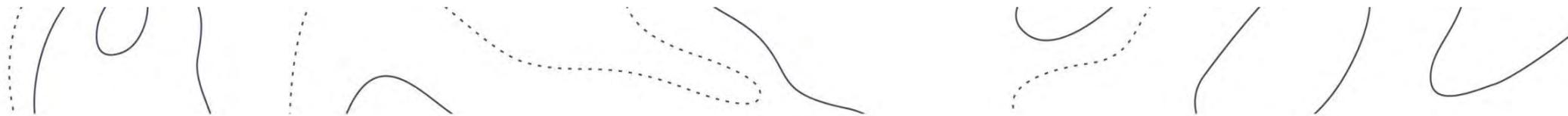
METHODOLOGIE APPLIQUEE

L'estimation de la valeur ajoutée portuaire est détaillée par impacts directs et indirects et par filière. Cette démarche peut être résumée selon le schéma ci-dessous.

Impact direct	Impact indirect	Exemples
Constituer une base de données → entretiens réalisés → extractions de données de la CCI		<i>Les emplois et la VA de MSC sont entièrement affectés à la catégorie conteneurs</i>
nom de l'entreprise, type d'activité, type d'effet, type de trafic, volumes (tonnes ou EVP), Chiffre d'Affaires et Valeur Ajoutée		
Réaffecter les activités transversales conteneurs / vracs → clé de répartition fonction des volumes de trafics ou du nombre d'escales → Lorsque l'activité ne peut pas être rattachée à un type de trafic:		<i>Les emplois et la VA de Boluda sont affectés aux conteneurs en fonction du nombre d'escales conteneurs sur le nombre d'escales vracs</i>
Appliquer des facteurs correctifs → recalcr avec les données avec les résultats globaux de la CCI		<i>Informations incomplètes dans la BDD traitées spécifiquement</i>
Utiliser des ratios CCI → Compléter l'approche chargeurs/industriels de la BDD → Evaluer les effets indirects construction, l'hôtellerie...		
Croiser les résultats avec le TEI → Prise en compte les effets directs relatifs au trafic étudié → Affiner les résultats divergents		



Répartition des activités par type d'impact



Le préalable à l'estimation de la valeur ajoutée est de définir le périmètre exact de l'analyse qui peut faire varier considérablement les résultats. Le périmètre que nous prenons en compte intègre :

- Les composantes géographiques de l'activité qui intègre l'ensemble des entreprises situées sur la Zone Industriale-Portuaire pour l'impact direct et la zone d'emploi pour l'impact indirect ;
- Les composantes sectorielles dont l'activité dépend du port de Dunkerque.

Coordination avec les travaux de la CCI et du GPMD

Pour la réalisation des estimations, nous nous sommes appuyés sur les données collectées par la CCINF dans le cadre de son analyse de la valeur ajoutée du port de Dunkerque via l'enquête sur l'activité en région Nord-Pas-de-Calais. Ces données ont été complétées grâce aux entretiens réalisés auprès d'entreprises positionnées sur les différentes activités relatives aux trafics conteneurs). L'enjeu a ensuite été de rattacher ces données aux différents types de trafics pour analyser la valeur ajoutée spécifique à ces filières.

Enfin, la base de données a été croisée avec les données de volumes de trafics par entreprise.

La démarche en 4 étapes décrite ci-après a permis d'affecter les données microéconomiques des entreprises aux filières analysées dans le cadre de la présente analyse :

- Constituer une base de données - Lien direct : Certaines entreprises sont « mono-filière », leur activité est donc directement rattachée au type de trafic concerné.
Par exemple, CMA-CGM, UASC, SDV... ont une activité qui peut être entièrement affectée aux trafics conteneurisés.

Effet direct

Organisation des transports

Manutention

Réparation navale

Services aux navires

Analyse et contrôle

Logistique/transport

Services publics

Effet indirect

Services

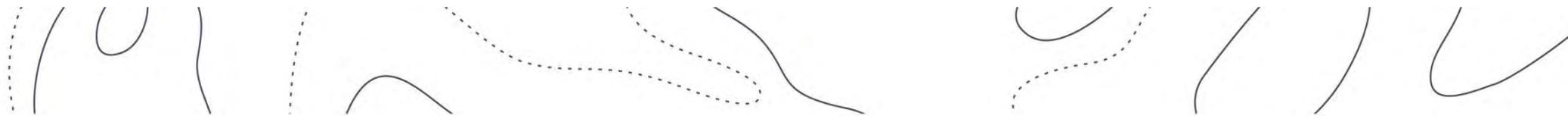
BTP

Commerce de gros (distribution, agroalimentaire)

Energie

Industrie

- Réaffecter les activités transversales Conteneur / Autres filières :
- Activité double : Certaines entreprises ont des flux de marchandises conditionnées soit en conteneurs soit dans d'autres filières. Dans ce cas, la répartition a été au prorata des volumes respectifs par filière. Lorsque les volumes n'étaient pas disponibles un ratio générique (à la tonne) relatif à la part du conteneur et des autres filières dans les trafics globaux a été appliqué.
- Activités transversales : Certaines activités ne sont pas rattachables directement à un type de trafic, elles concernent l'activité portuaire dans son ensemble (par exemple : Dunkerque Port, services portuaires, certains services industriels...). Dans ces cas, nous avons affecté la valeur ajoutée et les emplois au prorata des volumes de trafics. Pour le remorquage, le pilotage et le lamanage, nous nous sommes basés sur le nombre d'escales qui a permis de définir les ratios de répartition.



Valorisation des entretiens réalisés

Les entretiens réalisés auprès des principaux acteurs de la filière conteneurs ont permis de confirmer et de mettre à jour les données d'emplois et de chiffres d'affaires collectés par la CCINF. Ces entretiens ont par ailleurs permis de connaître la part des trafics maritimes passant par le port de Dunkerque pour les entreprises rencontrées et de mieux comprendre leurs stratégies en termes de choix du port.

Il ressort de ces entretiens que l'offre de services maritimes (fréquence, place de Dunkerque dans la ligne, nombre de compagnies maritimes et donc d'alternatives possibles...) est le critère principal dans le choix des chargeurs ou des transitaires. Pour eux, l'amélioration des capacités du port de Dunkerque n'a d'intérêt qu'à partir du moment où elle permet d'attirer de nouvelles compagnies maritimes.

Compléments méthodologiques

Nous avons, par ailleurs, affiné la démarche proposée initialement en confrontant la méthode mise en œuvre avec celles utilisées par l'INSEE pour le compte du Grand Port Maritime du Havre (GPMH) et par la Banque Nationale de Belgique pour le compte des ports belges. Les méthodes sont globalement comparables mais il persiste néanmoins quelques différences méthodologiques qui ont une incidence directe sur les résultats. Les principales disparités peuvent être résumées comme suit :

- Pour la Banque Nationale de Belgique (ports belges) :
- La notion de richesse dégagée telle qu'elle est utilisée dans l'analyse s'avère plus floue que la notion de Valeur Ajoutée ;
- Les activités sont réparties entre cluster maritime et cluster non maritime.
- Pour l'INSEE (GPMH) :
- L'impact indirect hors industrie n'est pas pris en compte ;
- La relation entre l'activité de l'entreprise et le port est définie à dire d'expert.

Limites de l'exercice et points de vigilance

Les principales limites de l'exercice peuvent être résumées en 2 points :

- Ecart avec la Base de Données CCINF notamment sur la répartition des différentes activités :

Le travail en interaction avec la CCINF a permis de réduire ce différentiel au maximum.

- Affectation de l'entreprise à une filière et ventilation des activités transverses : Ces hypothèses ont un impact important sur les résultats (et les ratios) par filière. Les ratios obtenus et notamment les écarts entre trafics de conteneurs et d'autres filières sont toutefois cohérents avec les valeurs communément admises.

RESULTATS OBTENUS

Les résultats de l'analyse de valeur ajoutée par filière et par impact (direct, indirect) sont présentés ci-dessous en détaillant les montants globaux de valeur ajoutée et d'emploi ainsi que les ratios unitaires résultants. Nous distinguons les ratios obtenus sur l'analyse historique de la structure économique actuelle du port et ceux proposés pour les projections qui permettent de prendre en compte la structure de l'emploi de ports spécialisés sur le marché des conteneurs et traitant des volumes comparables à ceux projetés pour le port de Dunkerque.

Analyse des résultats

En 2012, la valeur ajoutée globale du port de Dunkerque avoisine les 3,7 Mds d'euros aux conditions économiques courantes. Comme l'illustrent les données relatives à l'impact indirect, la fonction portuaire ne doit pas être examinée séparément mais intégrée dans un ensemble d'activité plus vaste qui intègre notamment les processus industriels

EMP	Résultats (ETP)			Ratios (ETP/KT)		
	Total tout trafic*	Conteneurs	Vrac	Ratio moyen tout trafic*	Conteneurs	Vrac
Direct	5 562	1 102	2 111	0,13	0,41	0,10
Indirect	19 973	1 843	12 916	0,46	0,68	0,60
Total	25 535	2 944	15 027	0,59	1,09	0,70



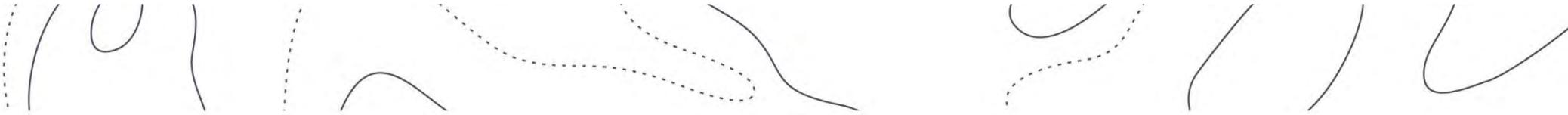
Synthèse des emplois liés à l'activité du GPMD (2012)

VA	Résultats (Md€2012)			Ratios (€2012/T)		
	Total tout trafic*	Conteneurs	Vrac	Ratio moyen tout trafic*	Conteneurs	Vrac
Direct	0,296	0,045	0,072	6.8	16.5	3.3
Indirect	3,439	0,280	1,600	78.9	103	74.1
Total	3,735	0,325	1,672	85.7	119.5	77.4



Synthèse de la valeur ajoutée liée à l'activité du GPMD (2012)

* : y compris trafics de vrac liquide et roulier



Impact direct / indirect

En matière de valeur ajoutée globale, les effets indirects sont plus de 10 fois supérieurs aux effets directs. Cette tendance s'explique par l'importance de l'activité industrielle pour le Port de Dunkerque qui pèse fortement dans les effets indirects. En effet, pour la filière conteneur, les effets indirects estimés sont seulement 6 fois supérieurs aux effets directs en valeur ajoutée.

Concernant les emplois, le différentiel s'explique par la prise en compte de l'emploi intérimaire dans les effets directs et par le besoin important de main-d'œuvre des activités directes, comme notamment la manutention. Comme nous pouvons le voir dans les données du port de Gand (cf. Gand – Tableau p.35), les ports avec une forte typologie vrac ont un impact indirect beaucoup plus élevé que l'impact direct.

Trafic vrac / conteneurs

L'intérêt du traitement des données effectué a été de faire ressortir les effets spécifiques à la filière conteneurs. Ainsi, une tonne de marchandises conteneurisées a un impact global (emploi ou valeur ajoutée) de l'ordre de 50% plus important qu'une tonne de vrac.

Selon la structure des trafics de 2012, la filière conteneurs pèse pour 9% de la Valeur Ajoutée (15% de la valeur ajoutée directe) alors que la filière ne représente que 6% des tonnages globaux du port. Les trafics de conteneurs sont donc globalement plus générateurs d'emploi et de valeur ajoutée directs que les trafics de vrac (ramenés à la tonne).

Cet équilibre des forces entre vrac et conteneurs est confirmé par les ratios émanant des rapports Vigarié / Dupuydauby qui concluent qu'une tonne de marchandise conteneurisée apporte entre 3 et 5 fois plus de valeur ajoutée directe qu'une tonne de vrac sec, ce qui se retrouve sous la forme d'un facteur 5 dans le cas de notre analyse pour le GPMD.

Secteurs d'activités

En analysant les données de 2012 du GPMD, on remarque la prédominance de l'activité industrielle dans les effets globaux, ce qui contribue au poids prépondérant des impacts indirects.

Lorsqu'on s'intéresse plus particulièrement aux effets liés aux trafics conteneurisés, on remarque que les effets directs pèsent beaucoup plus. La justification tient dans l'importance des activités logistiques et d'organisation des transports fortement corrélées aux flux conteneurisés.

Néanmoins, la méthode utilisée introduit un léger biais sur les résultats et survalue les impacts indirects liés à l'industrie même pour les trafics conteneurisés en raison de la ventilation des trafics communs. Les ratios seront corrigés en vue de leur application en projections pour s'approcher des standards observés pour les ports avec une forte typologie conteneurs.

Comparaison avec les études de référence sur la valeur ajoutée portuaire

Les principaux enseignements de la comparaison avec les études de référence sont les suivants :

- Les ratios par tonne sont cohérents avec ceux rapportés par les autres ports notamment en matière de valeur ajoutée par tonne ;
- L'importance de la valeur ajoutée indirecte pour les ports avec une forte typologie vrac se retrouve notamment pour les ports belges (cf. Gand) ;
- La VA directe/tonne est supérieure pour les ports avec un positionnement conteneurs ;
- Le manque d'harmonisation des méthodes fausse la comparaison avec les ports belges.

Le tableau qui ci-contre présente les comparaisons réalisées.

NB : les résultats pour les ports belges ont été retravaillés pour correspondre au périmètre d'étude. Attention, les résultats présentés pour le Havre sont aux conditions économiques de 2010.

		Dunkerque	Le Havre	Anvers	Zeebrugge	Gand
	Année	2012	2010	2012	2012	2012
Emploi (ETP/KT)	Direct	0,13	0,21	0,32	0,30	0,23
	Indirect	0,46	0,24	0,45	0,20	1,99
	Total	0,59	0,45	0,77	0,49	2,21
Valeur ajoutée (€/T)	Direct	7	14	35	23	20
	Indirect	79	38	65	19	212
	Total	86	52	100	42	232



Comparaison des estimations de valeur ajoutée, toutes filières

Aucune étude de référence sur la valeur ajoutée portuaire n'intègre d'analyse spécifique aux trafics conteneurs. Néanmoins, le rapport du Sénat relatif à la loi sur la réforme portuaire mentionne certains ratios et notamment les ratios indicatifs suivants :

que 1 M EVP équivaut à 10 000 emplois

ou encore

que 150 EVP génèrent un emploi annuel dans le secteur du transport ou de la logistique,

soit 1 M EVP génère 6.700 emplois

Notre analyse spécifique aux conteneurs est cohérente avec ces ratios indicatifs, puisque nous aboutissons à 1,09 emploi pour 1000 tonnes soit **10.100 emplois pour 1 M EVP** (en utilisant un poids moyen de 9,3 T / EVP). Comme indiqué précédemment, un facteur correctif devra être appliqué pour mieux prendre en compte les effets directs liés à l'évolution des activités économiques découlant du projet. Ainsi un trafic conteneurs significativement plus important modifie structurellement les activités (développement du groupage/dégroupage, logistique, organisation des transports...).

Application en prospective

Les ratios sont utilisés dans l'évaluation socio-économique du terminal conteneur du programme CAP 2020 pour quantifier l'impact direct et indirect sur l'emploi en lien avec l'activité du GPMD. Les ratios obtenus sont ainsi appliqués au différentiel de trafic de la filière conteneurs entre situation de référence et situation de projet du GPMD.

Les projections de valeur ajoutée et d'emplois permettent de fournir des informations sur la capacité à maintenir et développer l'activité notamment au niveau régional.

Comme indiqué par les comparaisons précédentes, les ratios résultant du traitement des données par type de trafic sont cohérents avec les études de référence. Pour les trafics conteneurisés, nous avons gardé les mêmes ratios globaux mais nous avons corrigé le poids des impacts directs/indirects pour prendre en compte une structuration de la filière logistique qui sera génératrice de plus d'activité/tonne.

EMP - VA	Conteneurs	
	Emploi	VA
	(ETP/KT)	(€2012/T)
	(ETP/1MEVP)	
Direct	0,62	5.700
Indirect	0,47	4.400
Total	1,09	10.100



Ratios applicables aux trafics
Conteneurs de CAP 2020

Dunkerque
PORT

< CAP 2020 >

Investir pour
une économie
durable

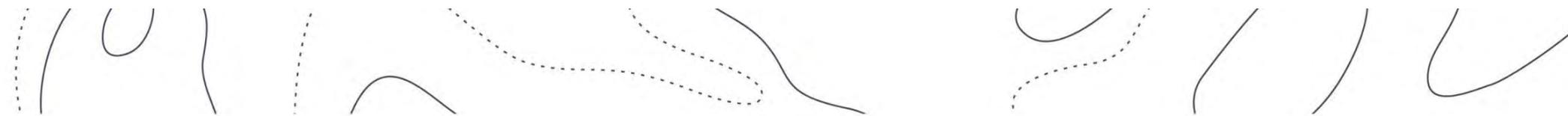
Fiche n°5

GAZ A EFFET DE SERRE

ETUDE DE LA SITUATION
CLIMATIQUE DU TERRITOIRE

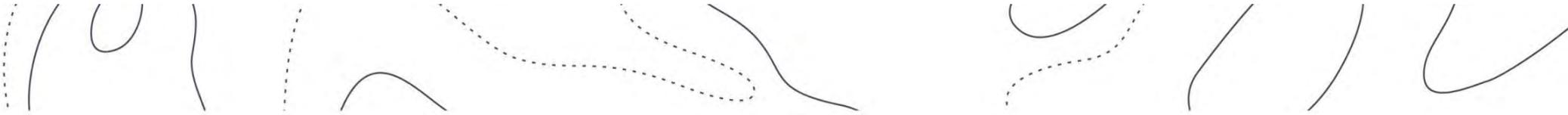
Dunkerque
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque



SOMMAIRE

- **Contexte.....57**
- **Méthode de calcul.....57**
- **Conclusions.....58**
 - En phase travaux.....58
 - En phase d'exploitation58



> Contexte

Cette fiche porte sur le calcul des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liés à la phase travaux et exploitation des variantes de projet Baltique et Atlantique dans le cadre du projet d'investissement CAP2020 du Grand Port Maritime de Dunkerque.

La méthode ADEME Bilan Carbone® est appliquée au détail des différents postes de travaux (voirie, voie ferrée, quai, équipements, voies de portiques, dragage des berges, manutention) ainsi que trafics dans l'hinterland et en passage portuaire pour chacune des phases des deux projets.

Cette prestation a été conduite par l'entreprise Systra.

> Méthode de calcul

La méthode bilan carbone développée par l'ADEME permet de quantifier des émissions de GES pour une organisation. Elle recouvre l'ensemble des flux physiques sans lesquels le fonctionnement de cette organisation ne serait pas possible.

Cette méthode repose sur l'utilisation de facteurs d'émissions de GES et permet une évaluation globale des émissions de l'organisation en couvrant à la fois les émissions directes (scope 1) et les émissions indirectes (scopes 2 et 3).

Les émissions sont déterminées en « CO₂-équivalent » qui constitue une unité permettant de mesurer le « Potentiel de Réchauffement Global » (PRG) d'un gaz à effet de serre sur la base d'une équivalence avec le dioxyde de carbone (CO₂) dont le PRG a valeur de référence (PRG=1).

Les effets sur le climat des différents Gaz à Effet de Serre (dioxyde de carbone, méthane, protoxyde d'azote, etc) sont donc ainsi comparés aux effets d'une tonne de dioxyde de Carbone.

Plus précisément, chaque « unité d'œuvre » employée pour le projet (un processus, un produit, une action) se trouve quantifiée (kg, litre, m², m³...). A chaque type d'unité d'œuvre est rattaché un « Facteur d'émission » qui est un coefficient multiplicateur permettant d'estimer à partir de cette unité la quantité de gaz à effet de serre exprimée en Kg-CO₂-équivalente liée.

En phase travaux, sont notamment comptabilisées les émissions liées aux matériaux utilisés et à leur mise en œuvre sur le chantier, ainsi qu'aux opérations de terrassement.

Ces opérations de terrassement incluent toutes les opérations de traitement et d'évacuation des déblais (y compris le clapage en mer et le rechargement des plages) et pas seulement les opérations terrestres à travers :

l'application d'un ratio de consommation en litre de gasoil par m³ terrassés

la prise en compte des opérations de déblais + fouille + remblais et compactage pour les quais et une application par analogie sur la zone logistique.

En phase exploitation, les émissions liées aux parcours dans l'hinterland routier, ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux passages portuaires sont comptabilisés en tenant compte de profils de véhicules types et de consommations moyennes. Les données nécessaires à ces calculs ont été extraites des études socio-économiques (cf. fiche spécifique) qui prennent en compte l'ensemble des aménagements d'infrastructures projetés dans le périmètre d'études.

L'échelle « régionale » prise en compte pour le calcul en phase exploitation et correspondant à l'échelle de l'évaluation des émissions est celle du modèle de trafic, soit un périmètre couvrant la France, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse.

> Conclusions

En phase travaux

Atlantique		Variante Baltique	
Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
160.000	200.000	250.000	140.000
360.000		390.000	

Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées à la phase travaux peuvent être estimées (en t-CO2 équivalent) à :

Pour tenir compte des différentes incertitudes des paramètres de ces calculs en phase travaux, une marge de variation des résultats globaux de -30% à +30% peut être retenue.

Cette fourchette intègre notamment le fait que les méthodes de chantier ne peuvent pas être connues à ce niveau d'études. Cela sera bien évidemment précisé au niveau de l'étude d'impact, de manière à réduire cette incertitude.

En phase d'exploitation

L'augmentation des volumes de conteneurs dans le Range Nord, conduira à l'échelle régionale à une augmentation des flux de poids-lourds. Dans la situation de référence (sans projet CAP2020) cette augmentation se ferait en provenance des ports Belges (Anvers principalement).

Avec le projet CAP 2020, une partie des conteneurs transportés par Poids-Lourds depuis les Ports du Benelux serait réacheminés depuis Dunkerque selon une répartition plus favorable au transport fluvial et ferroviaire.

A l'échelle régionale, le projet CAP 2020 conduira donc à réduire les émissions de GES par rapport à la situation de référence.

La réduction des émissions annuelles de Gaz à Effet de Serre (GES) liées à la phase exploitation peut être estimée (en t-CO2 équivalent) à :

Cette réduction correspond en phase 1 comme en phase 2 à une réduction annuelle de 1% du volume total des émissions de CO2 en lien avec le marché du conteneur dans l'hinterland.

Quel que soit la solution retenue (Atlantique ou variante Baltique) le point neutre, où les émissions liées aux travaux (T CO2-eq) est compensée par les gains d'émissions liées à l'exploitation du projet est atteint environ 17 ans après le démarrage des travaux de la phase 1, soit vers 2035.

Atlantique & Variante Baltique	
Phase 1	Phase 2
- 27.000 / an	-59.000 / an

DunkERQUE
PORT

< CAP 2020 >

*Investir pour
une économie
durable*

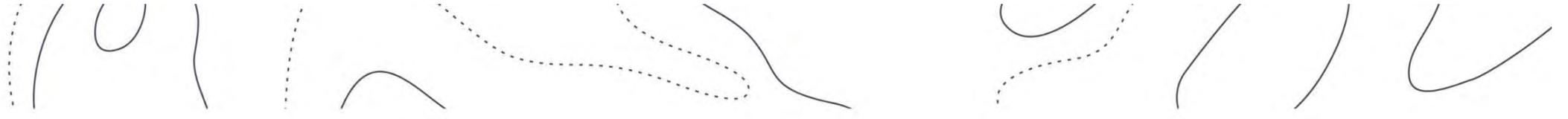
Fiche n°6

AGRICULTURE

SITUATION AGRICOLE SUR LE
TERRITOIRE PORTUAIRE

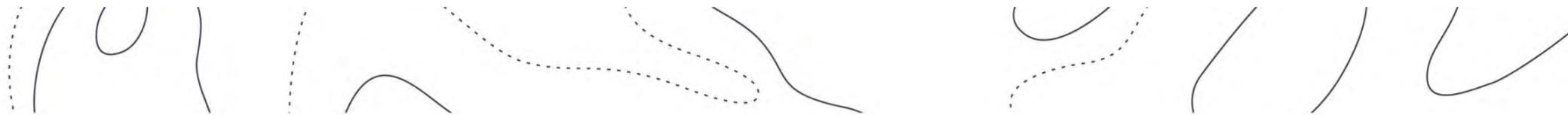
DunkERQUE
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque



SOMMAIRE

- Contexte.....61
- Etat des lieux agricole.....61
- Constats et roblématiques rencontrés.....61
- Elaboration d'une stratégie de gestion foncière cohérente61



> Contexte

Le GPMD est aujourd'hui propriétaire de près de 1700 ha de terrains agricoles. Ces derniers font partie d'un ensemble de propriétés acquises dans les années 1970 dans le cadre d'une vaste procédure d'expropriation. L'ensemble des parcelles est depuis occupé par des agriculteurs, à qui les représentants du GPMD concèdent des Autorisations d'Occupations Précaires annuelles.

Par la réduction importante des surfaces agricoles disponibles, la concrétisation des projets DLI, ZGI et leurs mesures compensatoires a fait émerger de nouvelles problématiques foncières, non identifiées jusqu'alors. Les représentants du GPMD ont alors sollicité la SAFER pour réaliser un état des lieux de la situation agricole sur leur territoire. Cette étude a dans un premier temps concerné les exploitants impactés par les projets en cours. Elle a ensuite été élargie à l'ensemble des occupants précaires.

> Etat des lieux agricole

49 exploitants sont reconnus occupants précaires sur le territoire portuaire. Leurs structures emploient 65 associés et une trentaine de salariés. Parmi eux, 18 exploitants sont concernés par les projets DLI, ZGI et leurs mesures compensatoires.

Les exploitants les plus impactés par le projet DLI, qui ont perdu le foncier en 2015, ont pu être partiellement compensés en 2017 sur d'autres terrains portuaires, toujours à titre précaire.

L'âge moyen des exploitants s'élève à 49 ans : 10% des exploitants ont plus de 65 ans ; 20% des exploitants ont moins de 40 ans.

La SAU moyenne s'élève à 118 ha par exploitation, la part précaire moyenne à 30 % de la SAU totale.

> Constats et problématiques rencontrés

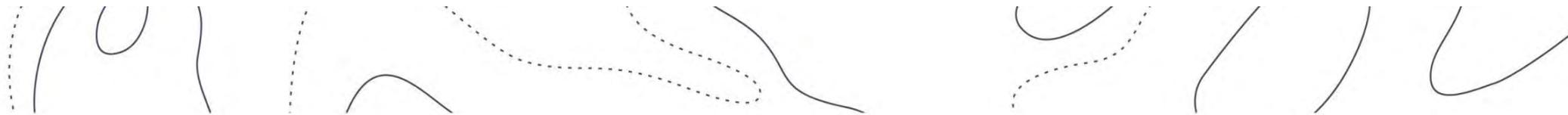
Plusieurs exploitants ont atteint l'âge légal de la retraite. 20% des occupants précaires ont moins de 40 ans. La plupart ont repris le foncier portuaire que cultivaient leurs parents. Le caractère durable des occupations fait perdre le sens du mot « précaire » aux jeunes générations, qui ne mesurent pas toujours les risques liés à ce statut.

Plusieurs exploitants ne cultivent pas eux-mêmes les terrains dont ils sont occupants précaires. La sous location, les échanges et la prestation de service constituent des pratiques courantes sur le territoire.

> Elaboration d'une stratégie de gestion foncière cohérente

La situation agricole est très paradoxale : le caractère durable des occupations précaires a amené certains exploitants à oublier ce statut à risque.

Pour résoudre ce problème et éviter que de telles situations ne se reproduisent sur le long terme, notamment pour les projets de grande envergure comme CAP 2020, les représentants du GPMD souhaitent définir une stratégie foncière.



A court terme, celle-ci doit permettre de répondre aux demandes de compensations des emprises effectives, au moins partiellement. A long terme, l'objectif est d'élaborer une nouvelle dynamique, et d'accompagner les exploitations pour ne plus dépendre du foncier portuaire pour assurer leur pérennité.

Plusieurs pistes et préconisations ont été suggérées par la SAFER pour optimiser la gestion foncière de leurs propriétés, notamment en proposant une démarche concertée avec la profession agricole pour une répartition équitable des impacts en termes de réduction d'exploitation. Cette démarche est en cours d'analyse par les

représentants du GPMD. Elle devra nécessairement être accompagnée d'une étude agricole fine, en cours de réalisation par la SAFER, auprès des exploitants concernés par les projets du Port.

Le phasage dans le temps des différents projets du GPMD permettra d'assouplir au maximum la mise en œuvre de cette démarche, afin de maintenir le plus longtemps possible l'occupation agricole des terrains.

En parallèle et toujours dans cet esprit de minimisation de l'impact agricole, une étude a été lancée afin de déterminer les conditions de remise en culture des terrains remblayés qui seront en attente de commercialisation.