



PROJET DE NOUVEAU BASSIN POUR LE CONTENEUR

SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Débat Public

Septembre 2017 – Décembre 2017



Dunkerque
PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque



DEUX OPTIONS TECHNIQUES ÉTUDIÉES DANS LE CADRE DE CE PROJET

Une solution « Atlantique »

Le projet « Atlantique » se situerait dans la ligne des investissements déjà déployés par Dunkerque-Port pour la filière du conteneur : il s'agirait de prolonger vers le Sud le bassin de l'Atlantique dans la continuité du quai de Flandre.

Une déviation spécifique de la RD601, réservée aux véhicules légers, cyclistes et transports en commun serait réalisée au plus près des bassins afin de réduire les distances et permettre la vue sur les activités maritimes.

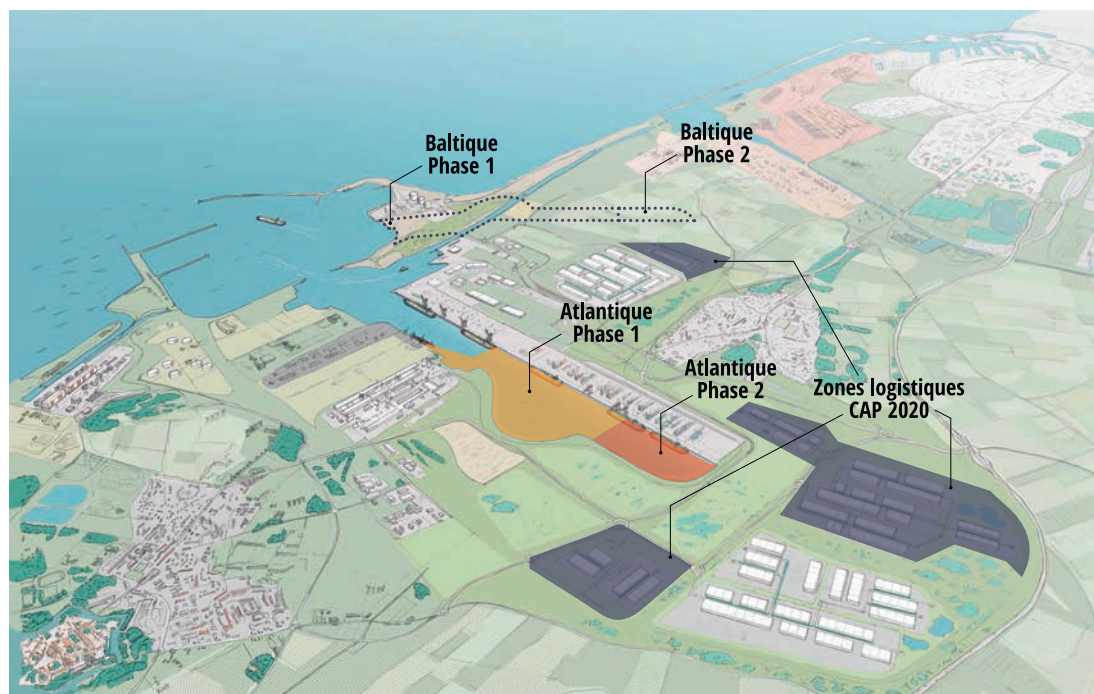
Une variante « Baltique »

La variante « Baltique » serait localisée à l'Est de l'actuelle zone logistique, à travers l'aménagement d'un nouveau chenal (entre l'avant-port Ouest et le canal des Dunes), ainsi que d'un nouveau bassin entre le terminal ferry et les installations pétrochimiques actuelles.

Le choix de Dunkerque-Port

Si la solution « Atlantique » et la variante « Baltique » répondent de manière quasiment équivalentes aux objectifs techniques du projet, elles diffèrent par leur coût et leurs impacts.

Le choix de Dunkerque-Port, de sa gouvernance et de ses ministères de tutelle s'est ainsi porté sur la solution « Atlantique ».



Atlantique constitue une solution équilibrée pour une meilleure intégration de l'environnement dans le projet :

- + Une emprise de 1 000 hectares, contre 1 300 hectares pour Baltique ;
- + Un impact plus faible sur l'agriculture et les activités humaines ;
- + Un impact limité sur l'environnement au regard de la biodiversité littorale ;

La solution Atlantique présente également un coût inférieur de 140 millions d'euros à celui de la variante Baltique.

LE TRAFIC MARITIME AUJOURD'HUI

Le transport maritime, croissance mondiale et défis planétaires

L'essor continu du trafic maritime mondial, qui a doublé depuis 1993 en dépassant dès 2014 les 10 milliards de tonnes de marchandises en transit, est l'un des signes de la forte augmentation des échanges intercontinentaux au sein d'une économie globalisée.

- + L'expansion du transport maritime a conduit l'Union européenne à programmer le développement des ports et l'amélioration du réseau de transport des arrière-pays (zone d'influence et d'attraction économique), avec l'objectif de réduire les impacts environnementaux et climatiques des échanges. Le port de Dunkerque est identifié dans le réseau européen de transport unifié RTE-T comme projet prioritaire au sein du corridor « Mer du Nord – Méditerranée ».
- + De son côté, la France a élaboré en 2013 une stratégie nationale de développement portuaire afin d'accéder à une place de premier rang dans le commerce maritime européen. Cette stratégie nationale encourage le développement de l'activité logistique et conteneurs et la relocalisation sur le territoire français de la valeur ajoutée associée.

Une filière conteneurs en plein essor

La croissance du fret maritime s'accompagne d'une révolution logistique avec en particulier la généralisation du transport par conteneurs.

Le trafic par conteneurs (multiplié par 8 entre 1995 et 2014) devrait continuer à augmenter en particulier dans la « Rangée Nord Europe », ports situés de Hambourg au Havre, où un doublement du trafic actuel est envisagé d'ici à 2035.

Les évolutions commerciales mondiales et la compétition économique entre les armateurs ont entraîné une augmentation

de la taille des navires porte-conteneurs. Les plus grands, chargeant plus de 20 000 EVP (unité de mesure des conteneurs), mesurent à ce jour jusqu'à 400 mètres de long, 60 mètres de large, pour un tirant d'eau (part immergée du bateau) de 16,5 mètres.

Ces dimensions sont telles que tous les ports ne peuvent plus les accueillir.

La deuxième évolution est la concentration des armateurs au sein d'« alliances » dont le nombre est aujourd'hui réduit à trois.

Les infrastructures portuaires actuelles de Dunkerque Port (un seul poste à quai pour les grands navires) sont insuffisantes pour capter une part significative du marché conteneur de la région Hauts de France : plus de la moitié du marché du conteneur en provenance ou à destination du Nord de la France reste aujourd'hui à capter par le Port de Dunkerque. Ce sont plus globalement 1,5 million d'EVP échangés avec le marché français qui sont déjà captés par les ports du Benelux.

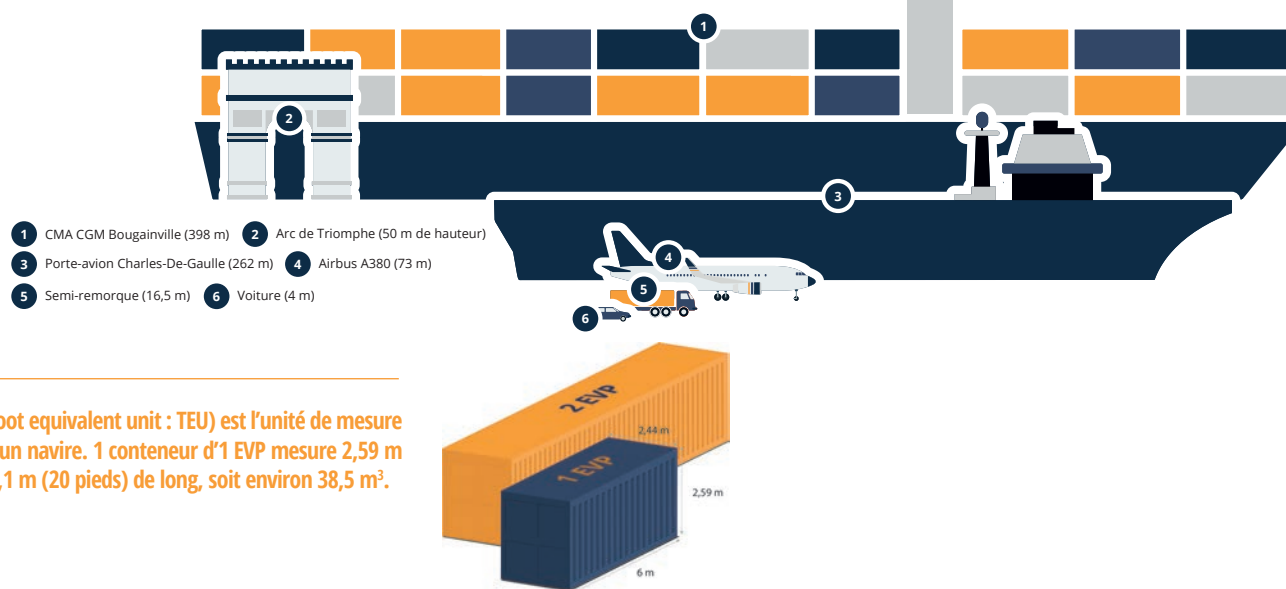
Avec l'essor de la filière conteneur, un potentiel de 2,1 millions d'EVP supplémentaires a

été évalué pour 2035 pour Dunkerque-Port.

CAP 2020, développé lors du Projet Stratégique de Dunkerque-Port, concrétiserait cette stratégie nationale en :

- + Confortant la place de Dunkerque-Port ;
- + Consolidant la part d'activité du port sur la filière conteneur ;
- + Restant complémentaire des autres projets du port pour le développement des activités actuelles de la place portuaire ;
- + Étant créateur de richesses et d'emplois pour le territoire.

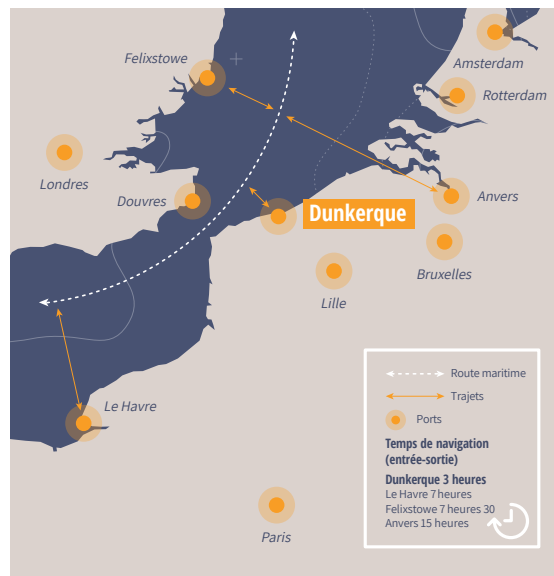
Ce projet, dédié à l'**activité conteneur**, vise à doter le port de nouvelles infrastructures adaptées à la taille des plus grands porte-conteneurs transcontinentaux, à proposer des services logistiques intégrés ainsi que des pré et post-acheminements multimodaux performants



L'équivalent vingt pieds ou EVP (en anglais, twenty-foot equivalent unit : TEU) est l'unité de mesure du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. 1 conteneur d'1 EVP mesure 2,59 m (8,6 pieds) de haut sur 2,44 m de large (8 pieds) et 6,1 m (20 pieds) de long, soit environ 38,5 m³.

LES ATOUTS DU PORT DE DUNKERQUE

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



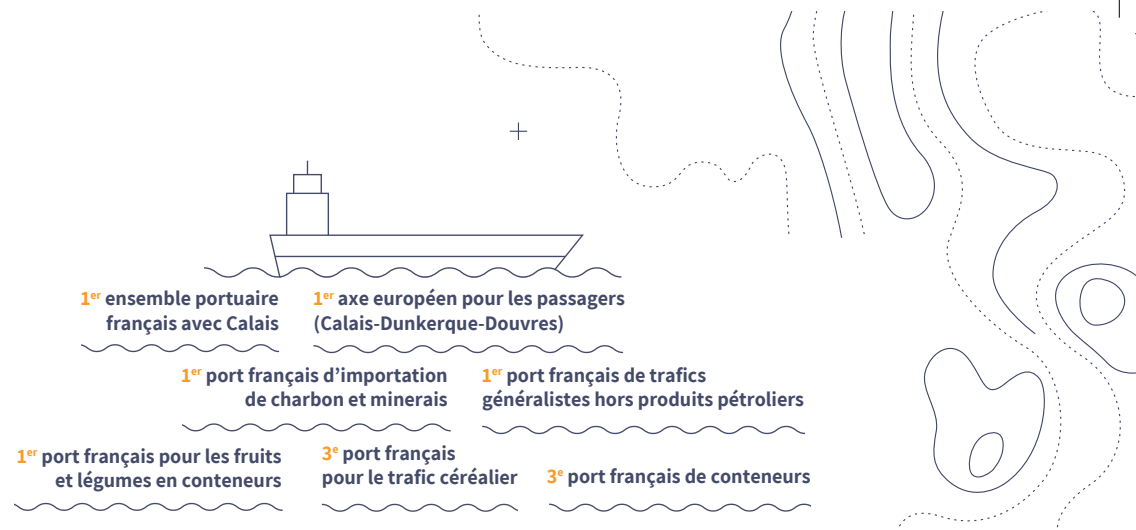
Le Port de Dunkerque est situé à 90 minutes de navigation de la deuxième route maritime mondiale, où transitent environ 600 navires chaque jour. Il est le plus proche de cette route maritime.

Dunkerque se situe à 40 km de Douvres, à 10 km de la frontière belge, à proximité de la métropole lilloise et au centre du triangle Bruxelles / Londres / Paris. Son territoire d'influence (principalement les régions Hauts de France et Grand Est) est densément peuplé, riche de compétences, de savoir-faire et d'entreprises dans tous les secteurs d'activité avec une spécialisation forte dans les domaines du transport, de l'industrie et de l'énergie.

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

Un espace portuaire dans une logique de développement

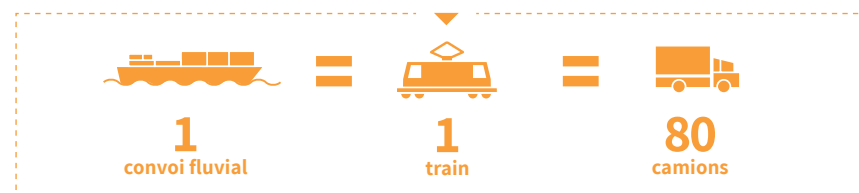
Dunkerque-Port, par son statut d'Opération d'Intérêt National, dispose de 3.000 hectares permettant d'accueillir des infrastructures portuaires et des activités logistiques et industrielles (une réserve foncière exceptionnelle en Europe du Nord). L'accompagnement de ce développement économique est déjà en place grâce aux mesures d'incitation tarifaires et fiscales mises en place depuis 2012, à la concertation avec les acteurs du territoire, à la synergie avec les autres ports maritimes et fluviaux des Hauts-de-France et de nouveaux services liés à la protection de l'environnement.



Une plateforme multimodale unique pour la desserte du Nord de la France et vers l'Europe

Le Port de Dunkerque est le 1^{er} port multimodal français. Il constitue un nœud trimodal (canal/rail/route) du réseau transeuropéen de transport RTE-T situé sur le corridor « Mer du Nord - Méditerranée ».

- + 1^{er} pôle de fret ferroviaire français, il est directement connecté à Lille et, au-delà, à l'ensemble du réseau ferroviaire européen. Il est relié à la Grande Bretagne par le tunnel sous la Manche.
- + 1^{er} port fluvial de la région Hauts-de-France, il est connecté au réseau à grand gabarit vers Lille-Dourges-Valenciennes et aux réseaux fluviaux belge, mosellan et rhénan. L'ouverture du canal Seine-Nord Europe permettrait d'améliorer encore sa desserte fluviale vers le Sud des Hauts-de-France.
- + Un réseau routier de qualité dessert le port avec trois autoroutes : A25 vers Lille, le Sud de la Belgique et le Grand Est, A16 vers la Belgique et les Pays-Bas ou vers Paris, A26 vers Paris, l'Est de la France et le centre de l'Europe.
- + Les liaisons maritimes de courte distance représentent 60 % du trafic du port situé à proximité des ports d'Europe du Nord et d'Angleterre. Douze liaisons quotidiennes relient Dunkerque à la Grande-Bretagne.



CAP 2020 : DES INFRASTRUCTURES ADAPTÉES, UN SYSTÈME LOGISTIQUE PERFORMANT

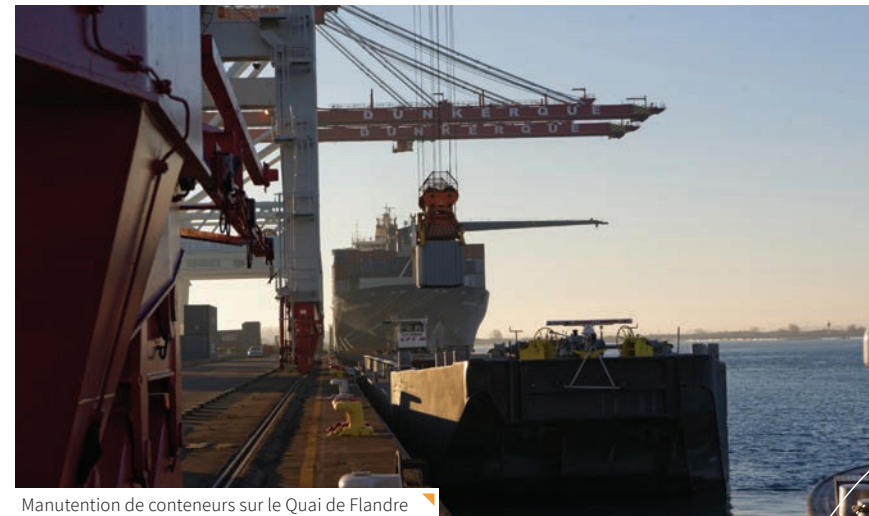
Renforcer la position de Dunkerque-Port

Le Port de Dunkerque a été durement touché par la restructuration du raffinage en Europe entre 2010 et 2016 et a dû s'adapter pour recréer de la valeur ajoutée portuaire. Son modèle économique doit évoluer pour devenir plus résilient et se développer au regard des parts de marchés actuelles dans le domaine du vrac et du transport roulier.

Pour renforcer sa position et participer à l'essor du trafic maritime mondial, Dunkerque-Port oriente sa stratégie sur la structuration de la filière conteneurs, en plus des autres efforts en cours sur les filières socle des vracs et du roulier réalisés dans le cadre de son Projet Stratégique 2014-2018.

Cap 2020 répondrait à cet objectif en proposant deux piliers : la création de nouveaux terminaux portuaires pour accueillir les plus grands porte-conteneurs et l'aménagement des zones logistiques associées.

Ces aménagements permettraient à Dunkerque-Port de capter une part plus importante des marchés du conteneurs dans son territoire d'influence (Régions Hauts-de-France et Grand Est) et d'augmenter le volume des échanges avec les autres ports européens, en renforçant sa fonction de plateforme de redistribution des conteneurs via de plus petits navires (fonction de transbordement).



Manutention de conteneurs sur le Quai de Flandre

Les objectifs de renforcement de l'activité portuaire

- + Part des conteneurs dans l'activité du port
2016 : 7 % 2035 : 28 %
- + EVP traités annuellement à Dunkerque-Port
2016 : 0,34M 2035 : 2,5M dont 28 % en transbordement (de navire à navire)
- + Part de marché de Dunkerque-Port dans le trafic de conteneurs dans le Range Nord
2016 : 1 % 2035 : 2,3 %

PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE PAR LA CONCERTATION

Création de richesses et d'emploi

Dunkerque-Port est un acteur majeur du développement du territoire via son rôle d'aménageur et de facilitateur à l'implantation d'entreprises sur son domaine portuaire. Plus largement, dans son territoire d'influence, il contribue au développement industriel des filières d'avenir.

Le trafic de produits manufacturés, et notamment celui des conteneurs, génère une **forte valeur ajoutée** et un **grand nombre d'emplois**.

Le développement du trafic de conteneurs couplé au renforcement du secteur de la logistique déplacerait des flux de marchandises depuis les ports du Benelux vers Dunkerque-Port et présenterait une opportunité majeure pour la création d'emplois et de richesses supplémentaires sur le Nord de France et autour de l'agglomération dunkerquoise, sans remettre en cause les emplois actuels dans les autres filières.

Outre les emplois directement créés en lien avec la filière du conteneur (manutention, transport, logistique, service aux navires), cette activité complémentaire générerait indirectement des emplois et de la richesse dans d'autres secteurs comme l'industrie et le commerce.

CAP 2020 serait ainsi vecteur **d'attractivité**, de **création d'emplois** en cohérence avec les projets de développement locaux, régionaux et nationaux.

Un port ancré dans son territoire

La place portuaire de Dunkerque et son territoire entretiennent depuis plusieurs années une culture du débat dans le développement de ses projets et l'aménagement concerté, et ce à travers de nombreuses actions dont :

- + La création ancienne du Conseil portuaire ;
- + La création du Conseil de Développement en application de la loi de 2008 portant réforme portuaire ;
- + La mise en place du Plan d'Aménagement et de Développement durable (PA2D) ;
- + Le Projet Stratégique du Port avec pour ambition de mobiliser l'ensemble des acteurs économiques et sociaux pour développer les activités du territoire sur la base d'une vision cohérente et partagée ;
- + Le S3PI, outil de présentation des projets industriels et des risques.



1 million d'EVP



**10 000 emplois
directs et indirects**

UN PROJET ÉCONOMIQUEMENT EFFICACE ET SOCIALEMENT ÉQUITABLE


+ de **16 000** emplois
directs, indirects dans la région

1,8 milliards d'euros
de valeur ajoutée
à l'économie régionale 

Un projet financier et socio-économique équilibré et sécurisé

L'analyse socio-économique comparant les retombées attendues et les coûts estimés, en y intégrant également les impacts environnementaux, permet globalement de qualifier le projet CAP 2020 de « raisonnable » à travers :

- + un investissement de **689 M€ pour la solution Atlantique** (contre 829 M€ pour la variante Baltique) ;
- + des bénéfices importants : **1,8 Milliards d'euros de valeur ajoutée** supplémentaire et **plus de 16.000 emplois directs et indirects pérennes créés** ouverts à tous les niveaux de qualifications, répartis sur l'ensemble du territoire d'influence dont une part sur la zone intra-portuaire locale ;
- + un plan de financement sur fonds publics dont **70 % en autofinancement** et 30 % grâce à des subventions sollicitées auprès de l'Etat, la Région, l'Union européenne, la CUD et le Département ;

+ une rentabilité financière assurée, une rentabilité socio-économique de 9 % et une situation financière durable pour Dunkerque-Port.

CAP 2020 serait également sécurisé par le caractère robuste et progressif de ses investissements. Chacune des deux phases de travaux ne serait en effet engagée qu'une fois :

- + atteint un seuil de trafic correspondant à une saturation prévisible des infrastructures préexistantes ;
- + désignés, après mise en concurrence, des opérateurs privés chargés des superstructures et des outillages puis de leur exploitation.

Une conception progressive et concertée avec l'ensemble du territoire

CAP 2020 s'appuierait sur des formations adaptées et innovantes anticipant les besoins

futurs en métiers et en compétences.

Cap 2020 veillerait à favoriser l'entretien des paysages et du cadre de vie. Une déviation spécifique de la R601, réservée aux véhicules légers, aux cycles et aux transports en commun, serait réalisée au plus près des bassins afin de réduire les distances et d'offrir un panorama sur les activités maritimes.

La prise en compte des exploitations agricoles, bénéficiant de baux précaires, et des activités culturelles et de loisirs concernées par le projet se ferait dans le cadre d'une concertation dans le temps en lien avec la réalisation progressive des travaux.

UN PROJET ATTENTIF À L'ENVIRONNEMENT

Un projet dans le sens de la transition énergétique

CAP 2020 contribuerait à limiter l'impact environnemental du trafic routier à l'échelle du Nord de France en :

- + implantant chargeurs et opérateurs logistiques à proximité du rail, du canal et des bassins ;
- + réduisant le nombre de poids-lourds venant de l'étranger sur les axes de transit ;
- + favorisant le report vers des modes de transport moins polluants (fer, fluvial et maritime).

En privilégiant l'intermodalité ferroviaire et fluviale pour ses approvisionnements et expéditions, CAP 2020 participerait à la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Néanmoins, le projet génère une augmentation du flux de poids-lourds à l'échelle locale (2 000 poids-lourds par jour en phase 1 et 2 800 poids-lourds en phase 2).

Un projet respectueux du patrimoine naturel

Une partie des espaces gérés par Dunkerque-Port se situe à proximité ou couvre des zones Natura 2000, des espaces d'intérêt écologique ou des sites remarquables. Dunkerque-Port s'est engagé dans une démarche d'intégration environnementale de ces espaces.

Pour cela, il a adopté un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), validé à l'unanimité par le Conseil National de la Protection de la Nature en 2011 qui organise l'utilisation de la réserve foncière, tout en préservant l'environnement et en le valorisant.

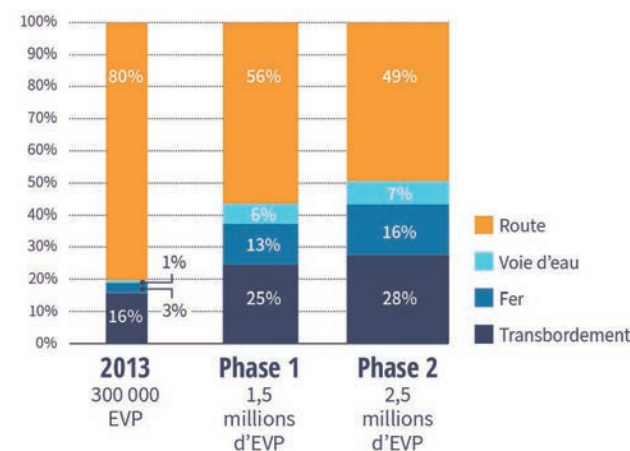
CAP 2020 viendrait concrétiser la logique du SDPN et participerait au développement durable du territoire en :

- + prévenant les inondations de la plaine côtière, par remblaiement des terrains ;
- + luttant contre l'érosion grâce à l'utilisation des matériaux sableux sur le trait de côte ;
- + préservant les corridors écologiques (trames verte et bleue) ;
- + adoptant une démarche ambitieuse d'évitement-réduction-compensation s'appuyant sur ce SDPN ;
- + réutilisant les déblais en remblais (économie circulaire).



Vue aérienne de la digue du Braek et du littoral portuaire

Évolution attendue de la répartition modale des flux



Le débat public est un moment fort dans la construction d'un projet comme premier temps d'échanges formels avec l'ensemble du public qui s'informe sur le projet et apporte en retour des points de vue nouveaux, des opinions et des positions diverses constituant autant d'éléments de réflexion.

Dunkerque-Port présente au débat public un projet dans la continuité des schémas de développement du Port et adapté aux contextes mondial, national et local. Ce projet conforterait l'avenir du port par un rééquilibrage de ses trafics et son rôle de premier rang dans les trafics maritimes européens et français. La valeur créée sur la filière conteneurs bénéficierait en premier lieu au territoire par la création d'emplois pérennes mais aussi à tous les acteurs industriels et logistiques déjà présents car il aurait aussi pour objectif de renforcer la compétitivité des industries présentes en mutualisant des services et en diminuant leurs coûts.

Cap 2020 est avant tout un projet collectif qui intéresse l'ensemble des parties prenantes portuaires et territoriales comme le grand public. Le débat public qui s'ouvre est l'occasion d'entamer une concertation large et ouverte. Les contributions permettront d'éclairer, de partager et d'affiner des enjeux qui, au-delà du port, engagent le territoire pour les prochaines décennies.

Le débat public est un moment très important pour confirmer les bases du projet et impulser une dynamique partagée avec l'ensemble des acteurs du territoire. Il s'adresse à

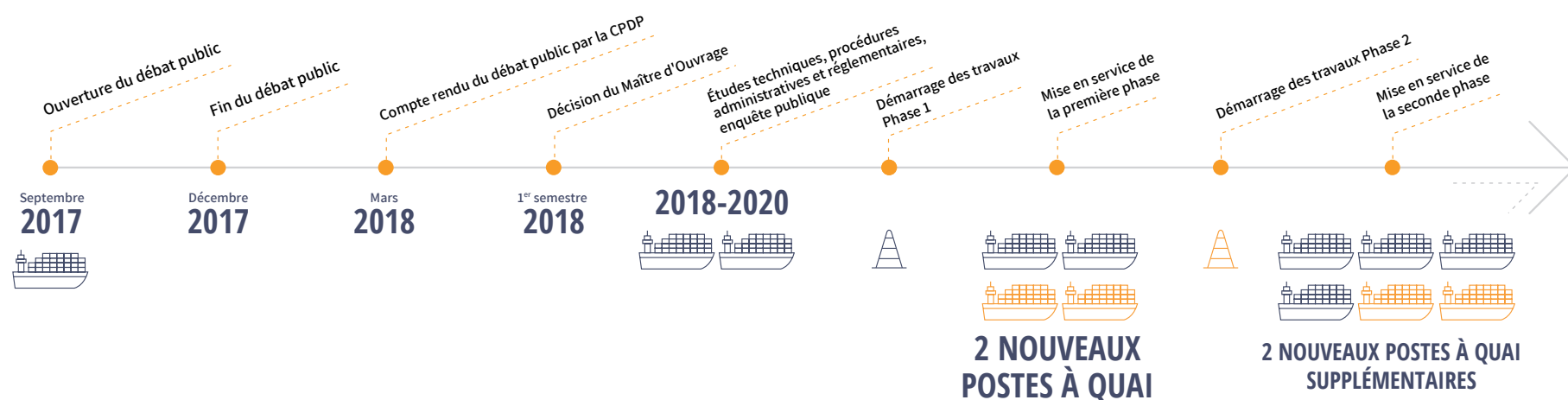
l'ensemble de la population pour lui permettre de s'exprimer, poser des questions, formuler des observations, des critiques, des suggestions. Ces échanges permettront d'alimenter une réflexion collective d'où pourront émerger des contributions qui enrichiront ou compléteront les décisions que prendra ensuite Dunkerque-Port dans la suite du projet.

Dans ce double objectif d'échanges et de co-construction, Dunkerque-Port attend du débat public autour de CAP 2020, une forte mobilisation de chacun, citoyens, acteurs politiques, économiques et sociaux vers :

- + un partage et une compréhension des enjeux du projet par le public ;
- + des échanges constructifs avec l'expression de points de vue pluriels ;
- + le constat partagé de l'existence d'une réelle convergence de l'ensemble du territoire autour du projet. Cette convergence et l'appui de chacun seraient les meilleurs garants de l'avenir du projet.

Plus généralement, le débat public sera également une nouvelle occasion pour le Port, le territoire et sa population de se rencontrer et de dialoguer pour une connaissance et une compréhension réciproques encore meilleure.

Toute l'équipe de Dunkerque-Port est mobilisée lors de ce débat public pour répondre aux questions du public et apporter toute la matière nécessaire à un débat riche et fructueux.







Dunkerque-Port CAP 2020

+ cap2020@portdedunkerque.fr

+ cap2020-dunkerque.fr

DUNKERQUE
PORT
Grand Port Maritime de Dunkerque