

2013

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

■ Lundi 8 avril 2013

DUNKERQUE-PORT

UN BILAN POSITIF POUR LE CONTRAT DE PROGRÈS INCITE À SON RENOUVELLEMENT

Signé en février 2005, renouvelé en 2009, le Contrat de progrès réunissant Dunkerque-Port, l'Union Maritime et Commerciale et Voies navigables de France, présente des résultats significatifs et conformes à son objectif : contribuer au développement de la voie d'eau depuis et vers le port de Dunkerque.

En l'espace de 7 ans, les pré et post acheminements fluviaux au port de Dunkerque ont augmenté de plus de 80% par rapport à 2004 pour un total approchant les 3 millions de tonnes de marchandises en 2012. Dunkerque confirme ainsi sa place de 1^{er} port fluvial de la région Nord-Pas de Calais.

Ces résultats positifs sont notamment liés aux actions menées dans le cadre du Contrat de progrès :

- Des investissements importants ont été réalisés pour faciliter la manutention ;
- Des actions commerciales ont permis l'augmentation des trafics et une plus grande diversification des marchés de la voie d'eau ;
- Des études ont été engagées avec les acteurs locaux sur les filières émergentes et les structures d'accueil fluvial.

Pour l'avenir, c'est tout le territoire qui se mobilise avec un nouveau signataire, la Communauté urbaine de Dunkerque.

Plusieurs projets permettront au Contrat de progrès d'amplifier les résultats observés. Ces projets s'organisent autour de 4 axes de travail :

- Accroître l'attractivité globale de l'offre fluviale du territoire ;
- Développer l'offre de transport pour le conteneur et les nouvelles filières ;
- Soutenir l'aménagement de la voie d'eau dans l'agglomération dunkerquoise ;
- Mener des actions conjointes de promotion et de communication.

3^{ème} port français, le port de Dunkerque est réputé comme port de grands vracs destinés à ses nombreuses implantations industrielles. Il s'illustre également sur d'autres segments tels le roulier transmanche sur la Grande-Bretagne, les conteneurs, les fruits... Classé 7^{ème} port du Range nord européen qui s'étend du Havre à Hambourg, il est aussi le 1^{er} port français d'importation des minerais et de charbon ; 1^{er} port français pour l'importation de fruits en conteneurs ; 2nd port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne.

Jean-Charles LE GALL
Tél (Phone) : +33 (0)3 28 59 07 65
Portable : +33 (0)6 78 00 54 20
Email : umc@umcdk.com



Régis WALLYN
Tél (Phone) : +33 (0)3 28 58 71 26
Portable : +33 (0)6 61 65 28 97
Email : regis.wallyn@vnf.fr



Marie-Elizabeth BOGUCKI
Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11
Portable : +33 (0)6 07 13 33 42
Email : mebogucki@portdedunkerque.fr



Hélène HUYGHE
Tél (Phone) : +33 (0)3 28 23 69 27
Portable : +33 (0)6 84 75 97 36
Email : helene.huyghe@cud.fr



CONTACTS PRESSE

Dunkerque
PORT
www.dunkerque-port.fr

/dunkerqueport
 /DunkerquePort

CONTRAT DE PROGRES 2013 - 2017

GPMD / CUD / UMC / VNF

pour le développement des trafics fluviaux

entre le port de Dunkerque et son hinterland

AVANT-PROPOS

En 2005, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), l'Union Maritime et Commerciale (U.M.C), le Syndicat Professionnel des Entreprises de Manutention (SPEM) et Voies navigables de France (VNF) signaient un premier contrat de progrès afin de développer le trafic fluvial de desserte du port de Dunkerque.

Renouvelé en 2009, ce contrat fixait un objectif de 3 millions de tonnes de trafic fluvial à atteindre à l'horizon 2012. Ce résultat est atteint à 97 % malgré une conjoncture économique incertaine.

La part modale de la voie d'eau a ainsi progressé de 6 points de 2009 à 2012, passant de 8 à 14 % dans les acheminements terrestres du port.

Les partenariats mis en place dans le cadre de ces deux contrats de progrès successifs ont été nombreux, notamment :

- L'adaptation de l'outillage à la manutention des bâtiments fluviaux, notamment en ce qui concerne les filières charbons, laitiers, céréales et acier. Ainsi, en 2012, la voie d'eau représentait plus de 50% des acheminements sur le terminal céréalier.
- Le positionnement de la voie d'eau sur de nouveaux marchés tels que les trafics d'huiles, d'ester, de brames d'acier et de coke.
- La mise en place d'un observatoire de la cale fréquentant le port maritime. Alors que le bateau type « Freycinet » chargé en moyenne de 350 tonnes représentait 70% des acheminements dans les années 2000/2005, il ne représente plus aujourd'hui qu'un tiers des flux. Depuis 2010, 60 % des acheminements fluviaux sont réalisés par des unités supérieures à 1000 tonnes de capacité.
- La réalisation d'études « filières » et « hinterland » débouchant sur des démarches de prospection communes (filieres aluminium, recyclage, biomasse...).
- La mise en place d'opérations de communication conjointes valorisant les actions partenariales.

- La mise en interface des outils de données GPMD / VNF afin d'avoir un suivi plus pointu des trafics.
- L'organisation d'une réunion portuaire annuelle de concertation avec les usagers.
- La recherche de synergies avec d'autres partenaires, notamment dans le cadre de la signature d'une Charte avec le Service Public de Wallonie et le Port Autonome de Liège, pour le développement d'un service de transport fluvial transfrontalier (TaxiBarge).
- L'amélioration, de l'accueil des bateliers (édition d'un dépliant à l'usage de ceux-ci et installation de bornes d'alimentation en eau et électricité sur l'ensemble de la zone portuaire, remplacement d'échelles de quai et de défenses).

Forts de ces résultats, alors que le contrat 2009-2012 est maintenant arrivé à échéance, les partenaires considèrent qu'il est indispensable de poursuivre la collaboration, en élargissant la vision du développement du transport fluvial à l'ensemble du territoire communautaire dunkerquois.

A l'heure où les politiques de transport menées aux niveaux national et européen visent à favoriser le report modal pour des raisons environnementales mais aussi économiques, une déclinaison locale de cette volonté, à l'échelle de l'agglomération dunkerquoise dans sa globalité, et non plus uniquement de son port, apparaît particulièrement opportune.

En 2010, le GPMD et la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) ont d'ailleurs signé une convention cadre dont l'un des thèmes de réflexion est l'organisation et l'innovation en matière de desserte et de multimodalité.

Des lors, l'élaboration d'une réflexion commune associant les partenaires historiques GPMD, UMC, VNF et, désormais, la CUD apparaît essentielle au développement de nouveaux trafics fluviaux en lien avec l'activité maritime ou industrielle du Dunkerquois. Cette réflexion stratégique permettra d'accroître l'attractivité du territoire et de préparer Dunkerque aux futurs enjeux des transports massifiés, notamment liés à l'ouverture future du canal Seine Nord Europe.

Article 1 - Méthode d'élaboration de la convention.

Les partenaires signataires du contrat, sur la base des constats énumérés ci-dessus ont convenu de poursuivre et amplifier leurs engagements autour de quatre volets thématiques représentant les grands objectifs du Contrat. Un programme de travail sera décliné en "fiches action" précisant les objectifs et résultats attendus afin de permettre d'optimiser les échanges entre les partenaires concernés.

Article 2 – Contenu des objectifs et du programme d'actions

Les quatre volets thématiques feront l'objet d'un suivi et d'une mise à jour régulière en fonction des développements soutenus par les partenaires et du contexte économique. Le programme complet décliné en actions figurant en annexe sera soumis annuellement au Comité de pilotage et animé par un Comité technique (en référence de l'article 3).

- Thème 1 : Accroître l'attractivité globale de l'offre fluviale du territoire

1.a - Développer l'offre fluviale

La mise en place de nouveaux trafics dépend de la capacité des acteurs locaux à offrir aux chargeurs des services performants de pré et post-acheminement. L'organisation et l'optimisation du report modal exigent que des réflexions et actions concrètes soient portées pour préserver et faciliter les accès fluviaux, favoriser l'investissement dans les équipements et aménagements bord à voie d'eau, préserver les emprises et optimiser la prise en charge du mode fluvial au sein des infrastructures portuaires

1.b - Affirmer le positionnement de l'agglomération dunkerquoise dans le schéma logistique global du projet Seine-Nord Europe (SNE)

Les signataires conviennent que la collaboration étroite entre l'ensemble des milieux économiques dunkerquois sera déterminante dans le positionnement concurrentiel du territoire avec la mise en service de SNE.

En complément des développements évoqués précédemment, des sujets tels que l'ouverture du réseau fluvial du Nord/Pas-de-Calais en mode 24 heures, l'adéquation des capacités portuaires avec l'augmentation de trafic attendu, la recherche de synergies entre trafics allers et retours, la mobilisation sur l'allègement des coûts devront faire l'objet d'une concertation renforcée.

1.c - Conforter et élargir l'arrière-pays du port maritime

Le précédent contrat a permis de définir des pistes d'actions au travers d'études et d'analyses de l'arrière-pays du port maritime de Dunkerque. Les signataires s'engagent à renforcer leur coopération par la mise en place d'un plan d'actions commerciales comportant des objectifs ciblés, notamment en direction des ports intérieurs de la région Nord-Pas de Calais, de l'axe wallon, le réseau fluvial de l'Est de la France ainsi que la région parisienne.

- Thème 2 : Développer l'offre de transport pour le conteneur et les nouvelles filières

Certaines filières faisaient naturellement et traditionnellement appel à la voie d'eau. Les mutations industrielles et les évolutions portant sur les modes de conditionnement entraînent la diminution des volumes traités dans certains domaines d'activité et nécessitent qu'une attention particulière soit portée sur d'autres secteurs plus dynamiques et sur les filières émergentes.

2.a - Développer l'offre de transport conteneurs

Le développement du transport conteneurisé par la voie d'eau en région Nord/Pas-de-Calais est une priorité absolue qui nécessite la mise en place de schémas de transport massifiés simples, rapides et économiques. Des scénarii innovants incluant l'ensemble des données du marché doivent être envisagés par les partenaires.

Les partenaires s'attacheront également à optimiser les interfaces entre le port maritime de Dunkerque et les différents ports intérieurs de la Région Nord/Pas-de-Calais.

De même, afin de compléter l'offre de transport combinée, une démarche particulière sera menée pour le développement de l'utilisation du conteneur terrestre en mode fluvial.

2.b - Positionner la voie d'eau sur les nouvelles filières

Certaines filières vont devoir faire l'objet d'études approfondies dans les prochaines années. Les biocarburants (deuxième génération) ou encore la biomasse sont, par exemple, des filières d'avenir pour lesquels la voie d'eau doit pouvoir permettre au port de Dunkerque de positionner une offre maritime et aux industries régionales de tirer profit de secteurs porteurs. Des solutions adéquates afin de capter ces nouveaux flux doivent être élaborées entre les différents partenaires.

- **Thème 3 : Soutenir l'aménagement de la voie d'eau dans l'agglomération dunkerquoise**

En cohérence avec les compétences de la CUD et un certain nombre d'orientations contenues dans son projet communautaire, diverses actions portant sur le développement et l'optimisation des canaux, l'aménagement des zones d'activité bord à voie d'eau et la gestion hydraulique doivent être renforcées. En outre, à l'instar des questions soulevées par la décentralisation des canaux, d'autres sujets pourraient amener les partenaires à amorcer de nouvelles réflexions.

3.a - Mettre en cohérence les politiques d'aménagement du territoire

Dans le cadre de l'intensification des échanges par voie d'eau entre les canaux littoraux et la zone industrialo-portuaire maritime, il est convenu de renforcer la coopération entre partenaires afin de rendre cohérentes les politiques d'aménagement déclinées dans les documents stratégiques (SCOT, PLU, PADD, SRAVE...).

Une attention particulière sera portée dans la gestion concertée des apports de sédiments, des terrains de dépôts et de la valorisation des matériaux issus des dragages.

3.b - Elaborer des schémas de développement des zones d'activité bord à voie d'eau

Qu'ils soient privés ou publics, sous gestion du GPMD ou de VNF, les sites de manutention bord à voie d'eau jouxtant le port maritime représentent un atout pour le développement des trafics. Des réflexions doivent être engagées afin de préserver le potentiel des ports intérieurs et du foncier bord à voie d'eau tout en développant les trafics en continuité maritime.

3.c – Participer à la maîtrise de la gestion des flux hydrauliques

Sur ce territoire de polders très sensible, tous les acteurs sont conscients de leur nécessaire contribution au bon écoulement des eaux superficielles jusqu'à la mer, préservant, le mieux possible, les territoires. C'est une des fonctions historiques du système hydraulique dans le Dunkerquois.

Il est convenu entre les partenaires qu'aucune orientation ou a fortiori aucun aménagement envisagé ne pourra négliger les conséquences vis-à-vis de la fluidité – et de la qualité – des eaux de surface dans leur cheminement jusqu'à leur exutoire.

- **Thème 4 : Mener des actions conjointes de promotion et de communication.**

Tant en interne qu'en externe, les objectifs devront être régulièrement partagés et la mise en œuvre d'actions concrètes devra faire l'objet d'une valorisation efficace.

Des partenariats susceptibles de développer les trafics sur le territoire afin de renforcer son attractivité pourront être envisagés.

Plus globalement, les partenaires définiront une stratégie concertée de promotion et de communication afin de crédibiliser la dynamique engagée dans le cadre des Contrats de progrès précédents.

Article 3 – Coordination, programmation et évaluation.

3.1 Pilotage du contrat

Les parties signataires coordonnent leurs objectifs au sein d'un Comité de pilotage. Le comité de pilotage se compose de représentants des quatre structures qui seront désignés par leur autorité compétente. Il se réunit au moins une fois par an et communique sur le bilan de la période écoulée.

Le comité de pilotage s'assure de la cohérence du programme d'actions, veille à sa bonne mise en œuvre et évalue l'avancement des travaux.

3.2 Animation et mise en œuvre du contrat

Placé sous l'autorité du Comité de pilotage, un Comité technique aura en charge l'animation, la mise en œuvre et le suivi des actions.

Ce Comité constituera différents groupes de travail en fonction de la nature des besoins et de l'expertise requise.

Il précisera les objectifs par action et veillera à établir une planification et des indicateurs précis permettant de cadrer efficacement ces actions.

Le Comité technique est composé des services représentatifs et désigné par chacune des structures. Les groupes de travail sont composés des techniciens des différentes structures, voire d'experts indépendants.

Il se réunit au moins deux fois par an et dans tous les cas avant les réunions du Comité de pilotage. Les groupes de travail se réunissent en fonction du planning établi et sont pilotés par un membre désigné par le comité technique.

3.3 Présidence

La présidence du Comité de pilotage est assurée alternativement chaque année d'un commun accord entre les membres. La présidence assure avec l'appui de sa structure l'organisation des réunions des comités et la communication des comptes rendus de réunions.

Article 4 – Plan de financement prévisionnel et moyens mobilisés pour la mise en œuvre du programme d'actions

Le présent contrat rassemble l'ensemble des actions entreprises de façon conjointe par le GPMD, la CUD, l'UMC et VNF.

Les actions nécessitant la mobilisation de moyens et de financements particuliers seront examinées par chacun des signataires et feront, le cas échéant, l'objet d'une convention particulière.

Les décisions effectives de financement sont prises par chacun des partenaires dans le cadre de leurs règles habituelles et dans la limite des dotations budgétaires annuelles.

Article 5 - Durée – Révision - Résiliation

Le présent Contrat de progrès concerne la période 2013 – 2017. Il fera, le cas échéant, l'objet de révisions, notamment sous forme d'avenants, ceci afin d'ajuster les actions en fonction de l'identification de nouvelles opportunités fortes de développement ou de changement majeur de la conjoncture économique.

La résiliation du contrat peut également intervenir, faute d'accord entre les différents signataires. Dans ce cas, la demande de résiliation sera accompagnée d'un exposé des motifs faisant lui-même l'objet d'une saisine des organismes décisionnels des différentes structures.

Fait à Dunkerque, le 08 Avril 2013

En présence de Monsieur le Sous-Préfet de Dunkerque

Monsieur Henri JEAN

**La Présidente du Directoire
du Grand Port Maritime de Dunkerque**

**Le Président
de la Communauté Urbaine de Dunkerque**

Madame Christine CABAU WOEHREL

Monsieur Michel DELEBARRE

**Le Président de
l'Union Maritime et Commerciale**

**Le Directeur Général
de Voies navigables de France**

Monsieur Jean-Charles LE GALL

Monsieur Marc PAPINUTTI

Présentation du Programme d'actions relatif au contrat de progrès

GPMD / CUD / UMC / VNF

Période 2013 / 2017

Objectifs Thème 1 : Accroître l'attractivité globale de l'offre fluviale du territoire

1.a Développer l'Offre fluviale

- Rechercher des synergies pour optimiser les trafics et l'exploitation (niveau de service, allègement des couts....).
- Poursuivre un travail collaboratif sur la fiabilité de la Voie d'eau (accueil des bateliers, sécurité et services à l'utilisateur, traitement des déchets et fonds de cale).
- Améliorer l'interfaçage des systèmes de données et d'échanges (Navbat, AIS, géolocalisation...).

1.b Affirmer le positionnement de l'agglomération dunkerquoise dans le schéma logistique de Seine-Nord-Europe

- Veiller à ce que les investissements des acteurs portuaires permettent concrètement le développement de trafics fluviaux liés à SNE. (performance des outillages, adéquation des capacités, conditions du report modal).
- Construire des modèles de croissance pertinents dans la perspective de Seine-Nord Europe (délai, niveau de service, fiabilité, coût).
- Contribuer à la réalisation du projet SNE en recherchant notamment des synergies avec les plateformes intérieures.

1.c Conforter et élargir l'Hinterland du port maritime

- Réaliser des études complémentaires pour élaborer une démarche de promotion et un plan d'actions commercial partagé, en vue du développement de l'Hinterland (Nord-Pas de Calais, Dorsale Wallonne, Est de la France et Région parisienne).
- Mener communément des actions commerciales et de lobbying auprès des interlocuteurs concernés.

Objectifs Thème 2 : développer l'offre de transport pour le conteneur et les nouvelles filières

2.a - Développer l'offre de transport conteneurs

- Favoriser le développement de navettes fluviales régionales pérennes et à fort niveau de compétitivité.
- Poursuivre le travail collaboratif autour du projet "Taxibarge" notamment en étudiant le potentiel de la filière « conteneur 45 pieds ».
- Recenser les bonnes pratiques en matière de transport combiné fluvial. Les thèmes suivants doivent faire l'objet d'un benchmark renforcé : gestion et réutilisation des conteneurs vides, ouverture des dépôts dans les ports intérieurs par les compagnies maritimes, mutualisation des T.H.C., simplification des règles douanières.

2.b - Positionner la Voie d'eau sur les nouvelles filières

- Analyser les conditions de captation des filières émergentes (biomasse, biocarburants, produits chimiques, marchandises dangereuses, colis lourds et/ou exceptionnels type éoliennes), notamment au travers d'études de marché et de faisabilité technique.

Objectifs Thème 3 : soutenir l'aménagement de la voie d'eau dans l'agglomération dunkerquoise

3.a - Mettre en cohérence les politiques d'aménagement du territoire

- Favoriser l'aménagement des espaces terrestres et maritimes bord à voie d'eau
- Mener une réflexion sur l'aménagement des zones bord à voie d'eau

3.b - Elaborer des schémas de développement des zones d'activité bord à voie d'eau.

- Mettre en cohérence les documents d'orientation et de planification (PADD, SCOT, PLUC, SRAVE..)
- Renforcer la dynamique des zones industrialo-portuaires autour des projets de commercialisation des zones bord à voie d'eau, du port fluvial, ceci notamment dans le cadre du recalibrage du canal de Bourbourg
- Développer le partenariat en ce qui concerne la gestion des terrains de dépôts et la valorisation des sédiments issus des dragages, et ce afin de maintenir un haut niveau de service de la voie d'eau
- Développer un partenariat dans le développement dans le domaine de la plaisance et des pratiques « fluvestres »

3.c – Participer à la maîtrise de la gestion des flux hydrauliques

- Evaluer les impacts des orientations envisagées sur l'évacuation des eaux superficielles
- Prendre en compte le risque inondation dans les choix d'aménagement

Objectifs Thème 4 : Actions de promotions et de communication.

- Renforcer la connaissance des réseaux de promotion et de communication (Presse, salons...)
- Participer aux grands rendez-vous de la voie d'eau (Riverdating...)
- Mettre en place des supports de communication
- Organiser des événements ciblés sur les avantages de l'offre de Voie d'eau
- Partager et communiquer sur les projets et orientations stratégiques des partenaires