



APPEL À MANIFESTATIONS D'INTÉRÊT (AMI)

PROJET DE DEVELOPPEMENT D'ACTIVITE APPONTEMENT CHARBONNIER - PORT CENTRAL

PORT DE DUNKERQUE

Lancement : mai 2017

1	CONTEXTE GENERAL.....	3
1.1	Présentation du Port de Dunkerque	3
1.2	Terminaux existants à proximité immédiate	4
1.2.1	QGS Ouest et TMV.....	4
1.2.2	QGS Est.....	4
1.2.3	Hangar à Chaux.....	4
2	OBJECTIF DE LA DEMARCHE	4
3	DESCRIPTION DES OUVRAGES	5
4	ENGAGEMENTS ATTENDUS	6
5	IMPLICATION DE DUNKERQUE PORT	8
5.1.1	En phase projet (étude et réalisation des investissements)	8
5.1.2	En phase d'exploitation opérationnelle.....	8
6	PROCEDURE DE L'A.M.I.	9
6.1	Principes	9
6.2	Forme et composition des groupements	9
6.3	Organisation de l'Appel à Manifestation d'Intérêt.....	9
6.3.1	Remise d'un dossier de candidature	9
6.3.2	Analyse des candidatures	9
6.3.3	Remise d'un dossier de projet	10
7	CRITERES DE JUGEMENT DES PROPOSITIONS DE PROJET	10
8	MODALITES DE REMISE DES PROPOSITIONS	11
9	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES.....	11
10	INDEMNISATION DES CANDIDATS EVINCES.....	11
11	RESPECT DE LA CONFIDENTIALITE	11

1 CONTEXTE GENERAL

1.1 Présentation du Port de Dunkerque

Situé sur la Mer du Nord, à seulement 90 minutes de navigation de la route maritime la plus fréquentée du monde, le Port de Dunkerque dispose d'une excellente accessibilité nautique et de réserves d'espace importantes.

Le Port s'étend sur une longueur de 17 km et comporte 2 entrées maritimes : l'une à l'Est, accessible aux navires de 14.20 mètres de tirant d'eau (le Port Est), l'autre à l'Ouest, qui permet d'accueillir des navires jusque 18,5 mètres de tirant d'eau (Le port Ouest).

La circonscription du port s'étend sur 7 000 hectares et accueille, outre les terminaux portuaires, de nombreuses implantations industrielles et logistiques.

Localisé au cœur du triangle économique et démographique Bruxelles / Londres / Paris, le Port de Dunkerque est la plateforme idéale de massification et d'éclatement des marchandises pour l'Europe du Nord-Ouest.

En matière de desserte terrestre, Dunkerque affiche une part modale très favorable, avec plus de 52 % de marchandises pré- ou post-acheminés par des modes alternatifs à la route.

Dunkerque est le premier pôle de fret ferroviaire français avec un trafic global de l'ordre de 14 MT. L'artère Nord-Est du réseau ferroviaire français est reliée au Port Ouest par une voie électrifiée de bout en bout, qui permet l'acheminement de trains lourds, notamment vers l'Est de la France.

Dunkerque est également le premier port fluvial de la Région Hauts-de-France (3MT / an). Le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes permet une navigation avec des unités fluviales de 3 000 T sur les principaux ports intérieurs de la Région. Le réseau fluvial belge et rhénan est accessible aux convois de 1 350 T. L'ouverture de Seine-Nord Europe permettra d'étendre l'hinterland fluvial du port vers la zone Picarde et la Région parisienne.

Enfin, le Port de Dunkerque dispose d'accès directs et fluides au réseau autoroutier, via l'A25, l'26 et l'A16.

En 2016, le Port de Dunkerque a traité 46.7 Millions de tonnes sur ses quais. Les vracs liquides représentent 4,3 MT, soit 9% du trafic total. Les hydrocarbures composent la plus grande partie de ce type de trafic (3,8 MT),

Les vracs solides ont atteint 22,1 MT en 2016. Dunkerque bénéficie d'un savoir-faire et d'une compétence reconnue pour le traitement de ce type de trafic, qui représente plus de 47% du trafic total. Le minerai de fer et le charbon représentent respectivement 11.5 et 5,4 MT. Les céréales ont réalisé un tonnage de 2.8 MT sur l'année civile. Les flux des autres vracs solides (laitiers, ciments, ferrailles, sables, agrégats, alumine, coke de pétrole...) sont quant à eux en hausse de 9% à 2.4 MT en 2016.

Les marchandises diverses (20,3 MT en 2016), sont l'autre principale composante des trafics du port. Le Transmanche représente un volume total de 16 MT (680 000 unités de fret), auquel il convient de rajouter 2,91 Millions de voyageurs et 751 000 véhicules de tourisme en 2016. Le trafic conteneurisé est en hausse régulière depuis quelques années et a atteint 341 000 EVP en 2016 (+7% / 2015). La part des autres marchandises diverses, principalement des produits sidérurgiques, atteint quant à elle 1.2 MT.

1.2 Terminaux existants à proximité immédiate

1.2.1 QGS Ouest et TMV

Ces deux terminaux ont été octroyés pour une durée de 25 ans à la société de manutention SEABULK / SOMABAMI dans le cadre de l'application de la réforme portuaire de 2008. Ils comprennent donc :

- Au quai de Grande Synthe, un linéaire de quai de 300 ml allant du bollard 14 au bollard 29 avec un tirant d'eau de 14,20 m et un terre-plein d'une superficie de 40.000 m².
- Au quai Multi-vracs, un linéaire de quai de 330m ayant un tirant d'eau de 11,50 m et 280 m ayant un tirant d'eau de 14,20 m et un terre-plein d'une superficie de 65000 m².

Ces terminaux traitent essentiellement des vracs solides industriels tels que laitiers, sels, minerais, coke, ferrailles ... à l'aide de grues mobiles sur pneus qui circulent d'un terminal à l'autre en empruntant les routes d'accès. Le trafic total sur ces deux terminaux s'établit à environ 1,5 millions de tonnes par an.

1.2.2 QGS Est

Ce quai est principalement utilisé pour charger ou décharger des céréales provenant ou à destination de SICA NORD CEREALES, propriétaire des silos de stockage et des installations de manutention qui y sont implantées. Ainsi la partie Ouest, du bollard 4 au bollard 14, accueille des navires de type panamax à l'export, la partie Est est dévolue au déchargement de péniches et barges.

Le trafic total traité varie en fonction de la qualité des récoltes et peut atteindre plus de 3 millions de tonnes par an. L'entreprise de manutention présente sur ce quai est BARRA SNM.

1.2.3 Hangar à Chaux

Par le hangar à chaux, de 2700 m², transite environ 120.000T de chaux vives par an à l'export. Le chargement navire est opéré par SEABULK. Ce hangar appartient à Dunkerque Port et est loué à la société Lhoist (producteur de chaux basé près de Boulogne sur mer). Le contrat de location inclut l'utilisation du quai de bollard 11 au bollard 16 et du terre-plein attenant. Il arrive à échéance en mars 2018, Dunkerque Port n'a pas défini à ce jour les conditions d'un éventuel renouvellement de ce contrat.

2 OBJECTIF DE LA DEMARCHE

Dans ce contexte, le présent appel à manifestation d'intérêt a pour but de trouver un opérateur qui soit à même de développer, sur la partie Ouest de l'appontement charbonnier, de nouveaux trafics par des investissements en matière de manutention et de stockage qu'il définira dans le cadre de ce projet.



Nous attirons l'attention des candidats sur le fait que sur le port de Dunkerque, toute activité de manutention sur navire ou péniche nécessite le recours au personnel de manutention portuaire conformément aux accords nationaux et à ceux de la place portuaire de Dunkerque.

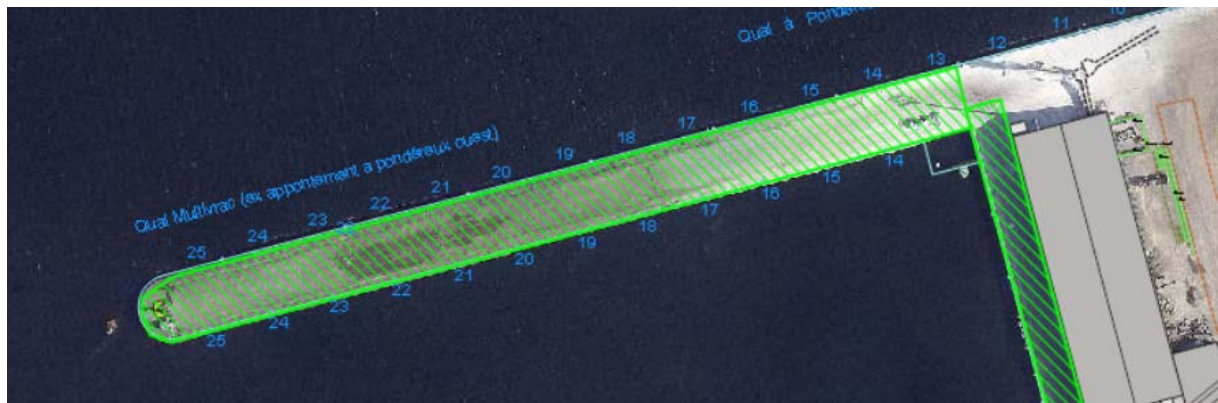
Le candidat ou le groupement retenu signera avec Dunkerque Port une convention valant autorisation d'occuper le domaine public, qui reprendra l'ensemble des éléments du présent document éventuellement amendés suites aux négociations conclues ou précisions apportées lors de la présente procédure d'attribution.

3 DESCRIPTION DES OUVRAGES

En 1968, Dunkerque Port a construit au port Central un quai appelé Appontement Charbonnier sur lequel opéraient des portiques de déchargement de vracs alimentant via une chaîne de manutention des parcs de stockage des usines sidérurgiques situées en arrière zone.

Cet appontement formait deux darses dont l'une a été remblayée puis étendue pour former le Terminal Multi-Vrac (TMV) actuel décrit ci-avant.

La partie ouest de cet appontement, d'une longueur de 260m, bien que permettant l'accueil de navire ayant un tirant d'eau de 14,20m n'est guère plus utilisée que pour le stationnement des navires, aucune opération commerciale n'y est plus réalisée.



L'Appontement Charbonnier est constitué de caissons en béton armé de 19 mètres de diamètre extérieur et d'épaisseur 60 cm. Ces caissons sont remblayés afin de former le quai et ils sont surmontés de deux poutres de roulement. Ces poutres servent aussi à reprendre les efforts d'accostage et d'amarrage. Les voies de roulement utilisées par les portiques avaient un écartement de 16,10 m, les rails ont été enlevés. La continuité du quai entre les caissons est assurée par une « Tirant-dalle » enterrée. L'ouvrage (poutres et caissons) est dimensionné avec une surcharge répartie de 3t/m², les poutres de roulement sont dimensionnées pour supporter les portiques de déchargement dont la surcharge était de 400 t par coin.

Le côté nord de l'appontement permet d'accueillir des navires jusque 14.2m de tirant d'eau, alors que la face sud est limitée à environ 12m, comme l'indique le plan de sonde ci-après (le niveau moyen du le bassin est de 5,30 CM).

Les documents suivants pourront être mis à disposition du candidat qui le demande :

Notes de calculs :

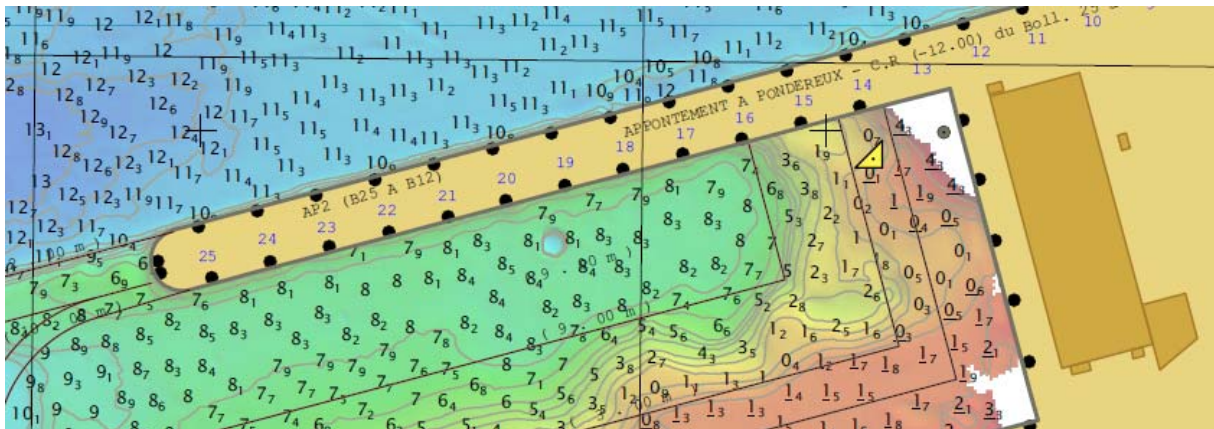
- Caisson cylindrique courant
- Caisson cylindrique au droit de l'enracinement
- Rideau de palplanche de l'enracinement
- Poutre de couronnement
- Ducs d'albes
- Palée support des transporteurs

Plans :

- Plan d'implantation
- Coffrage du caisson
- Ferrailage du caisson
- Enracinement – Rideau de palplanche
- Rideau de palplanche et défense de barge Quai est
- Ferrailage du caisson au droit de l'enracinement
- Ferrailages des poutres de couronnement
- Coffrage des poutres de couronnement
- Ferrailages des poutres de couronnement de l'enracinement
- Coffrage ferrailage de la lierne de la défense de berge
- Plan de la dalle de raccordement
- Détail de la jonction appontement – enracinement
- Poutre transversale et massif support des palées – Coffrage
- Caniveaux caisson 13

Visite de l'ouvrage

- Inspection subaquatique de 2010



Le quai est situé en Zone Non Librement accessible (ZNLA), le candidat retenu devra donc faire agréer son installation dans le cadre des mesures ISPS (Installation Portuaire) auprès des autorités compétentes.

Le quai est accessible soit depuis la route du bassin maritime, soit depuis la route des salines. La zone est également desservie par des voies ferrées.

L'attention des candidats est attirée sur le fait que l'occupation, objet des présentes, est situé dans une zone couverte par un plan prescrit ou approuvé de prévention des risques technologiques ou de prévention des risques naturels prévisibles, et qu'en conséquence, les dispositions de l'article L 125-5 du Code de l'Environnement sont applicables.

4 ENGAGEMENTS ATTENDUS

Il est attendu des candidats la présentation d'un projet de développement de trafics maritimes imports ou exports nouveaux transitant par le Port de Dunkerque. Suite à leur analyse de marchés, les candidats listeront les trafics identifiés en mentionnant d'une part le potentiel qu'ils seraient en mesure de faire passer par Dunkerque et d'autre part quels seraient les engagements qui pourraient être contractualisés à court terme, moyen terme et long terme.

Associé à cette analyse, les candidats identifieront les investissements en matière d'outillages et de capacités de stockage nécessaires à ce développement. Ils fourniront également un macro planning de réalisation de ces investissements.

Les candidats pourront ainsi bâtir leur business plan à 10 ans qu'ils présenteront dans la cadre de la présente procédure.

Pour une parfaite information des candidats, le contrat (ou la convention) qui sera signé avec le lauréat de cette procédure de consultation précisera notamment les points suivants :

- Le bénéficiaire s'engage à ce que les quais et terre-pleins, objet de la future convention, soient principalement affectés à des trafics maritimes ou fluviaux nouveaux transitant par le Port du Dunkerque.
- L'activité du bénéficiaire est soumise à tous les règlements existants ou à intervenir. Il appartient notamment au bénéficiaire d'effectuer les démarches en vue d'obtenir les autorisations administratives préalables à la construction et à l'exploitation de ses installations.
- Le bénéficiaire s'engage à maintenir pendant toute la durée de la convention les capacités techniques nécessaires aux opérations de manutention des navires et adaptées aux évolutions des trafics.
- Le bénéficiaire assure l'exploitation technique et commerciale. A ce titre il assure la responsabilité de l'exploitant au regard de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.
- Le bénéficiaire assure l'ensemble des opérations de maintenance, de nettoyage et de mise en conformité des installations objet de la convention et des ouvrages, construction et installations qu'il aura réalisés.
- Le bénéficiaire dispose d'une priorité d'accostage sur le quai, il indique en temps utile à la Capitainerie de Dunkerque Port, l'ordre d'accostage souhaitable des navires au droit du Terminal.
- Il assure la mise en place et l'entretien des moyens de lutte contre l'incendie adaptés aux activités.
- Si le bénéficiaire souhaite se raccorder au réseau public de distribution d'électricité, il prendra en charge l'ensemble des frais correspondants. S'il préfère se raccorder au réseau de distribution électrique du GPMD, il prendra à sa charge les travaux correspondant, la consommation d'énergie électrique sera facturée directement au bénéficiaire par Dunkerque Port selon ses propres tarifs d'usage.
- Le bénéficiaire pourra disposer d'un droit réel sur les ouvrages, constructions et installations qu'il aura réalisé à compter de la date d'entrée en application de la présente convention, tel que défini par les articles L2122-6 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.
- La convention est consentie et accordée pour une durée de 25 ans, moyennant l'application du tarif public.

Toutefois, cette redevance pourra être négociée au vu des obligations réciproques des parties.

- Le bénéficiaire acquittera pendant toute la durée de l'autorisation et en sus de la redevance d'occupation tous impôts, taxes, y compris l'impôt foncier, auxquels sont

actuellement soumis ou pourraient être soumis le terre-plein, les ouvrages, constructions et installations à édifier, quelles qu'en soient l'importance et la nature.

5 IMPLICATION DE DUNKERQUE PORT

5.1.1 En phase projet (étude et réalisation des investissements)

Durant cette phase, Dunkerque Port pourra accompagner le bénéficiaire de la manière suivante :

- Participation aux études :
 - o Analyse des impacts des constructions envisagées sur les ouvrages existants

- Réalisation, voire participation au financement de tout ou partie des infrastructures maritimes associées au projet,
 - o Création d'une éventuelle voie de roulement sur l'appontement
 - o Travaux éventuels de remblaiement de la darse
 - o ...

L'étendue de l'accompagnement du GPMD sera bien évidemment prise en compte dans la fixation de la redevance d'occupation du contrat.

5.1.2 En phase d'exploitation opérationnelle

Les dépenses afférentes à l'entretien du ou des quais ou des autres moyens d'accès des navires au Terminal ainsi que des souilles correspondantes sont prises en charge par Dunkerque Port, le bénéficiaire s'engageant à prendre toutes dispositions afin d'éviter la chute de produits manutentionnés dans les bassins.

Le dragage du bassin est assuré par Dunkerque Port. S'il s'avère qu'en pied de quai il est constaté un surplus de matériaux provenant de l'activité de manutention, Dunkerque Port pourra alors facturer au bénéficiaire la quote-part de dragage correspondante.

L'entretien des voies ferrées et de leurs assiettes (à 1,5 m de part et d'autre des rails) est assuré par Dunkerque Port. Cependant, le nettoyage des gorges des rails et des appareils de voies est pris en charge par le bénéficiaire.

L'entretien du réseau électrique enterré et des postes HT/BT qui appartiennent au GPMD est assuré par Dunkerque Port

L'entretien des poteaux phares et projecteurs dont les consommations sont facturées est assuré par Dunkerque Port.

L'entretien du réseau d'assainissement est assuré par Dunkerque Port, par contre, le débouchage des canalisations et le nettoyage des regards et collecteurs, le nettoyage des débourbeurs / déshuileurs et le nettoyage des bassins de décantation sont à la charge du bénéficiaire pour ce qui le concerne.

L'entretien du réseau d'eau est assuré par Dunkerque Port. Le bénéficiaire s'engage à laisser en permanence l'accès libres aux bouches d'incendie.

6 PROCEDURE DE L'A.M.I.

6.1 Principes

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt est régi par les principes de base suivants :

- Principe d'égalité : le choix des candidats s'effectuera à l'issue de l'Appel à Manifestation d'Intérêt selon les critères définis à l'article 6.3.2,
- Principe de transparence : le présent Appel à Manifestation d'Intérêt est publié sur le site internet de Dunkerque Port.
- Principe d'ouverture : le présent Appel à Manifestation d'Intérêt est ouvert à toutes les structures nationales, européennes et internationales désirant faire une proposition et ayant les capacités associées.

6.2 Forme et composition des groupements

Les candidats pourront se présenter sous la forme d'un opérateur économique unique ou de groupement d'entreprises.

Les candidats retenus auront la possibilité à tout moment, au cours de la procédure, d'enrichir le groupement en associant d'autres partenaires.

6.3 Organisation de l'Appel à Manifestation d'Intérêt

Tout candidat est invité à remettre avant la date et heure limites précisées à l'article 8, un dossier complet comprenant les pièces relatives à sa candidature et à son offre tels que décrits ci-après.

6.3.1 Remise d'un dossier de candidature

Le dossier de candidature comprend les pièces suivantes :

- Renseignements sur l'entreprise, pour chaque entreprise du groupement le cas échéant :
 - Raison sociale, forme juridique, actionnariat ...
 - Présentation générale des activités et de la stratégie
 - Principales données financières issues des bilans et comptes de résultat des 3 derniers exercices
 - Savoir-faire et expérience dans le domaine d'activité du projet, références.
- Description sommaire du projet envisagé, précisant notamment :
 - Nature de l'activité projetée,
 - Montage juridique et partenariats envisagés ou envisageables,
 - Ambitions du projet et insertion dans la stratégie de l'entreprise,
 - Moyens de l'entreprise, mobilisables pour le développement du projet (humains, techniques et financiers)

Les documents devront être rédigés en français.

En cas de dossier incomplet, Dunkerque Port se réserve la possibilité d'inviter le candidat à produire les pièces manquantes. En l'absence de compléments, le dossier ne sera pas examiné.

6.3.2 Analyse des candidatures

Les dossiers de candidatures seront analysés par Dunkerque Port au regard des critères suivants :

- capacités financières,

- compétences et qualifications et autres moyens mobilisables dans le domaine d'activité concerné,
- l'insertion du projet dans la stratégie globale du candidat.

Dunkerque Port se réserve la possibilité de rejeter les candidatures qui ne présenteront pas de garanties suffisantes pour la mise en œuvre et l'exploitation ultérieure du projet proposé.

6.3.3 Remise d'un dossier de projet

Le dossier de projet comprend les informations suivantes :

- Renseignements sur l'entreprise ou le groupement :
 - o Forme juridique retenue pour la participation au consortium,
- Description du projet, précisant notamment :
 - o Trafics identifiés, marché potentiel
 - o Nature et volume des investissements nécessaires, caractéristiques générales fonctionnelles et techniques de chaque élément (outillages, capacités de stockage, autres, ...)
 - o Calendrier général prévisionnel de réalisation du projet et de développement de l'activité,
 - o Contraintes éventuelles de réalisation : financières, techniques, réglementaires, juridiques,
 - o Analyse économique de l'activité projetée à court, moyen et long terme (business plan),
 - o Insertion dans la stratégie de chacun des partenaires,
 - o Moyens (humains, techniques et financiers) mobilisés pour la phase projet et pour la phase exploitation.

7 CRITERES DE JUGEMENT DES PROPOSITIONS DE PROJET

Seuls les dossiers des candidats retenus seront analysés. Dans un premier temps les candidats pourront être appelés à préciser ou compléter par écrit la teneur de leur proposition ou la faire évoluer.

Les offres seront ensuite jugées et classées sur la base des critères définis ci-après et les négociations seront poursuivies par écrit ou au cours de réunions avec ceux des candidats ayant présenté les propositions les plus avantageuses.

Au terme de cette phase de négociation, la proposition la plus avantageuse sera déterminée sur la base des critères suivants :

- La capacité de l'entreprise ou du groupement à réaliser son projet, au regard de ses capacités financières et de ses compétences et qualifications et autres moyens mobilisables dans le domaine d'activité concerné,
- La robustesse du projet et son niveau de maturité, au regard de :
 - o Du volume potentiel de trafic nouveau apporté,
 - o Des engagements sur les volumes,
 - o Des investissements envisagés à court terme, moyen terme et long terme et les engagements des candidats sur les conditions de déclenchement de ces investissements
- La qualité du projet en termes de capacité à :
 - o Etre opérationnel au plus tôt,
 - o Générer de l'activité auprès des différents acteurs portuaires,

- Les recettes générées pour Dunkerque Port (redevances domaniales, droits de port, ...)

8 MODALITES DE REMISE DES PROPOSITIONS

Les dossiers de candidature et de projet devront être remis avant le 23 juin 2017.

Ils devront être déposés sous forme électronique à l'adresse suivante :

cminet@portdedunkerque.fr

Une copie du dossier et de ses annexes sur support papier et sur support physique électronique devront par ailleurs être reçues sous pli cacheté portant les mentions :

Dossier de proposition pour Appel à Manifestation d'intérêt

Projet de « DEVELOPPEMENT D'ACTIVITE - APPONTEMENT CHARBONNIER - PORT CENTRAL »

NE PAS OUVRIR

A l'adresse suivante :

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE
Mr le Président du directoire
port 2505
2505 Route de l'Ecluse trystram
BP 46.534
59386 DUNKERQUE CEDEX 1

9 INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Pour toute information complémentaire, les candidats pourront contacter C.MINET, à l'adresse suivante :

cminet@portdedunkerque.fr

Une visite du secteur du port concerné pourra être organisée sur demande.

10 INDEMNISATION DES CANDIDATS EVINCES

Jusqu'à l'acceptation ferme d'une candidature et d'un projet matérialisé par la signature d'une convention, Dunkerque Port se réserve le droit d'interrompre la présente procédure, de la suspendre ou de l'annuler.

Aucune indemnité ne sera versée par Dunkerque Port aux candidats évincés.

11 RESPECT DE LA CONFIDENTIALITE

Si certaines informations transmises revêtent un caractère confidentiel, il appartiendra au candidat de l'indiquer sur chaque document confidentiel transmis.

Dunkerque Port s'engage alors, pour certains documents identifiés comme confidentiels, à ne pas communiquer aux tiers, étant précisé que ne sont pas considérés comme des tiers toute autorité de tutelle, toute autorité administrative ou judiciaire, et tous les organes internes ou externes de contrôle.

En outre, les documents transmis par le GPMD aux candidats sont strictement confidentiels.

Les candidats s'engagent à utiliser les documents transmis seulement pour l'établissement de leur dossier de projet.

Les candidats s'engagent à ne diffuser à des tiers aucun document transmis ni toute autre information reçue du GPMD sans l'autorisation écrite et préalable de ce dernier.