Dunkerdue Le Port de KERQUE

magazine de l'actualité portuaire ~ port activities report

#4C



Arrivée de de deux nouveaux portiques au terminal à conteneurs

Arrival of two new gantry cranes at the container terminal

Page 10



Page 4

Martine Bonny, nouvelle Directrice de Dunkerque Port

Martine Bonny, new CEO of Dunkeraue Port



Page 16

Amélioration des capacités de réception des minerais

Improvement in ore handling capacities



Page 20

Réparation navale : forte activité au chantier ARNO

Ship repair: business builds up for the ARNO shipyards



SOMMAIRE SUMMARY

4 Martine Bonny, nouvelle Directrice de Dunkerque Port

Martine Bonny, new CEO of Dunkerque Port

Création du Grand Port 6 Maritime de Dunkerque

Creation of the Dunkergue Main Seaport

10 **ZPMC livre deux portiques** au terminal à conteneurs

> ZPMC delivers two gantries to the container terminal

14 SEATRADE, 10 ans de présence à Dunkerque

SEATRADE, 10 years in Dunkerque

18 **Terminal SILONOR; Extensions SICA NORD CÉRÉALES**

> **SILONOR Terminal:** Extensions to SICA NORD CÉRÉALES

20 **Chantier ARNO: très forte production**

ARNO Shipyards: output rising fast

22 Arrivée de deux nouveaux remorqueurs

Arrival of two new tugs

24 Journée Dougnes

Customs Day

26 Rencontres du CNER à Dunkerque

CNER meetings in Dunkerque

28 **Brèves** - Wires

30 **Agenda** - Diary



vos contacts: / Your contacts:

Dunkerque Port

Terre-Plein Guillain BP 6534 59386 DUNKERQUE CEDEX 1 - FRANCE Tél / Phone: 33 (0) 3 28 28 77 20

Fax: 33 (0) 3 28 28 77 27

Pierre Joly

Directeur Commercial Commercial Director

e-mail: pjoly@portdedunkerque.fr

Daniel Deschodt

Directeur Commercial Adjoint Deputy Commercial Director e-mail: ddeschodt@portdedunkerque.fr

Chine/Taiwan

Christophe Laurent

Représentation Commerciale **Commercial Representation**

Léon Jiang

Représentation Commerciale Shanghai Shanghai Commercial Representation

Room 1010, Huaihai China Tower No. 885 Renmin Road,

Shanghai, 200010

Tél / Phone: (86) 21 63 11 43 50 Fax: (86) 21 63 55 50 22 e-mail: office@elangli.com

Taipei World Trade Center 7C23, N.5, Sec.5, Hsin Yi Rd Taipei - Taïwan

Tél / Phone: 886 2 2723 2155 Fax: 886 2 2723 1982

e-mail: christophe.laurent@elan.com.tw

Édité par Dunkerque Port Published by Dunkerque Port
Directeur de la Publication / Publication Manager: Pierre Joly

Comité de Rédaction / Editorial Team : Dunkerque Port,

Union Maritime et Commerciale (UMC)

Responsable de l'Édition / Editor in Chief: Marie-Elizabeth Bogucki e-mail: communication@portdedunkerque.fr

Photos: PAD, NAI, AComlmage, Shutterstock, MG Productions, Seatrade, CMP Dunkerque.

ISSN - 1247 - 4665

Imprimé sur un papier sans bois, ECF, sans acides, recyclables et biodégradables.





Martine Bonny, nouvelle directrice

Martine Bonny a pris ses fonctions de Directrice Générale de Dunkerque Port le lundi 15 septembre, après avoir été nommée en Conseil des Ministres.

Précédemment Directrice Générale du Port Autonome de Rouen pendant plus de quatre ans, elle était alors la première femme à occuper ce poste depuis la création des ports autonomes maritimes en 1966.

seille, elle aura à mener d'importants chantiers tels que l'implantation du terminal méthanier et l'extension des installations du Port Ouest. Elle devra également mettre en œuvre à Dunkerque le plan de relance des ports français

De formation initiale ENA et Institut d'Etudes Politiques, elle a exercé différentes fonctions au Ministère de l'Équipement et des Transports et au Ministère de l'Économie et des Finances. De ce fait, elle connaît bien les problématiques des ports, de leur développement et du financement de leurs investissements.

Prenant la suite de Jean-Claude Terrier parti diriger le Port de Mar-

ELLE CONNAÎT BIEN LES PROBLÉMATIQUES DES PORTS, DE LEUR DÉVELOPPEMENT ET DU FINANCEMENT DE LEURS INVESTISSEMENTS



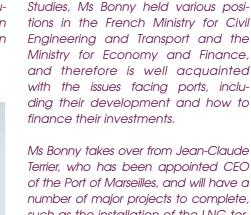




Martine Bonny, new CFO

Martine Bonny took over as CEO of Dunkerque Port on Monday September 15th, after her appointment was ratified by the Council of Ministers.

Prior to this appointment, Ms Bonny was CEO of the Port of Rouen Authority for more than four years. and was the first woman to occupy this position since the creation of independent port authorities in France in 1966.





Terrier, who has been appointed CEO of the Port of Marseilles, and will have a number of major projects to complete, such as the installation of the LNG terminal and the extension of the facilities on the Western Port. She will also have to implement the revival plan for French ports in Dunkerque

After graduating from the French

National College for Civil Servants

(ENA) and the Institute of Political

MS BONNY IS WELL ACQUAINTED WITH THE ISSUES FACING PORTS. INCLUDING THEIR DEVELOPMENT AND HOW TO FINANCE THEIR **INVESTMENTS**



La création du Grand Port Maritime de Dunkerque :

un volet important de la relance portuaire

Par Robert Rézenthel, Directeur Juridique de Dunkerque Port



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





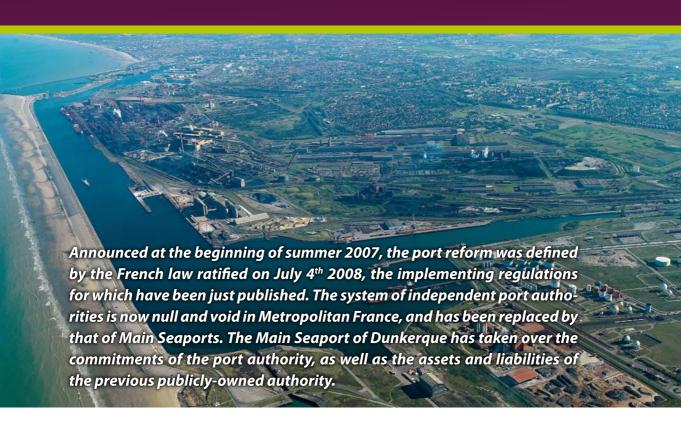
Deux aspects caractérisent la réforme, d'une part, une modification de la « Gouvernance » du port, et d'autre part, un recentrage des missions. Le grand port maritime constitue, comme c'était le cas pour le port maritime autonome, un établissement public de l'État.

UNE NOUVELLE 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».

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-

.../...





The creation of Dunkerque Main Seaport:

a major issue in the port revival plan

By Robert Rézenthel, Legal Department Director of Dunkerque Port The reform of ports in France has two main features: on the one hand, a change in the «Governance» of the port, and on the other hand, a change in the focus for its assignments. As was the case for the independent port authority, the Main Seaport is a publicly-owned State establishment.

■ NEW GOVERNANCE

One of the concerns of the public authorities is to improve the responsiveness of French ports by making it easier for them to take decisions. According to the law, "the executive committee is responsible for overseeing the establishment and for

.../...

Actualités / News



dire qu'il a la qualité d'employeur.

Le conseil de surveillance est composé de dix-sept 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 aestion.

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.

UN RECENTRAGE DES MISSIONS

Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime assure la réalisation, l'exploitation et l'entre-



tien des accès maritimes; la police, la sûreté et la sécurité au sens du livre III du Code des ports maritimes ; la aestion de son domaine : la gestion et la préservation des espaces naturels dont il est propriétaire ou gestionnaire: la construction et l'entretien des infrastructures portuaires : la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales; l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portugire : les actions concourant à la promotion générale du port.

La loi interdit, sauf pour les exceptions prévues dans le projet stratégique de l'établissement, l'appropriation et l'exploitation par celui-ci d'outillages publics. Dans un délai de deux ans ceux-ci doivent être vendus, et à défaut, exploités par une société filiale ou en régie.

Le personnel chargé de leur exploitation et de leur maintenance sera affecté aux entreprises devenues propriétaires de ces équipements. Le législateur a voulu imposer une unité de commandement pour les opérations de manutention et de stockage.

Enfin, la loi a prévu un échéancier particulièrement court pour l'adoption du projet stratégique et de l'accord-cadre lequel précise les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés se poursuivent dans les entreprises de manutention, ainsi que les règles d'accompagnement social les concernant





its management. To carry out its duties, it is invested with the widest possible authority to act under any circumstance in the name of the Main Seaport».

In Dunkerque, the executive committee must comprise a minimum of three people, chaired by the managing director who is named by decree. The decisions of this body are taken on a collegial basis, but the chairperson alone has authority to manage its personnel, i.e. acts as the employer.

The board of trustees comprises seventeen members, including representatives of the State, local authorities, port personnel, and other qualified individuals involved in the development of the port. It defines the strategic guidelines for the port and continually supervises its management.

The law also created a development council, which is consulted on any strategic

projects and tariff policies, as well as on any questions that may be submitted to it by the board of trustees or the executive committee. It comprises thirty members from four «colleges» representing the port community as a whole, personnel from companies with business in the port, the local authorities, as well as qualified individuals involved in the development of the port.

REFOCUSING THE PORT'S ASSIGNMENTS

Within the limits of its jurisdiction, the Main Seaport ensures the construction, operation and maintenance of sea approaches; oversees law enforcement, security and safety within the meaning of section III of the French Seaport Code: manages the port precinct; manages and safeguards the nature areas that it owns or manages: ensures the construction and maintenance of port infrastructures; promotes the offer in terms of rail and river services: ensures the development and management of the industrial zones or logistics parks related to port activity; and oversees operations involved in the aeneral promotion of the port. Apart from the exceptions in the port's strategic project, the law prohibits the port from owning or operating public port facilities. Within two years they must be sold, and if not, must be operated by a subsidiary company or a public corporation. The personnel in charge of their operation and maintenance are to be transferred to the companies that own the facilities. The legislator wanted to impose a command unit for handling and storage operations. Lastly, the law provided a particularly short schedule for the adoption of the strategic project and the outline agreement, which specifies the ways in which the contracts of emplovment of salaried staff are to continue in goods handling companies, and the social welfare rules and regulations applicable to them



LE PORT DE DUNKERQUE CHANGE D'IDENTITÉ : DUNKERQUE PORT CHANGES IDENTITY :

- Raison sociale :
 Grand Port Maritime de Dunkerque
- Corporate name:
 Dunkerque Main Seaport





ZPMC livre deux portiques au terminal conteneurs

Le 25 octobre 2008, ZPMC (Shanghai Zhenhua Port Machinery), spécialiste chinois de la construction de grues et de grandes structures en acier, a livré deux portiques super post-Panamax à NFTI, l'opérateur du terminal à conteneurs du Port de Dunkerque.

Les deux portiques ont quitté Shanghai en août dernier ; ils ont ensuite été acheminés par voie maritime jusqu'à Dunkerque après une escale à Alaesiras.

Ces portiques, capables de travailler sur une portée de 23 conteneurs, viennent compléter les 3 structures du même type déjà en service le long du quai en eau profonde.

Chacun d'entre eux pèse environ 1.600 tonnes. Ils sont capables de manutentionner 2 conteneurs 20' simultanément (Twin Lift) et sont configurés pour pouvoir traiter à terme 2 conteneurs 40' (Tandem Lift). Le terminal à conteneurs NFTI dispose ainsi de quatre postes à quai, pouvant accueillir les plus aros porte-conteneurs au monde.

Situé à seulement 1 h 30 mn de la route maritime la plus fréquentée au monde, NFTI, une filiale de APM Terminals, de Terminal Link et du Port de Dunkerque, présente un linéaire de auai de 1700 m et des tirants d'eau de 16,50 m. Actuellement en pleine mutation, avec le doublement de sa surface de stockage et de ses movens de manutention, NFTI aura traité en 2008, l'équivalent de 220.000 evp



LES DEUX PORTIQUES ONT QUITTÉ SHANGHAI **EN AOÛT DERNIER ;** ILS ONT ENSUITE ÉTÉ ACHEMINÉS PAR **VOIE MARITIME JUSQU'À DUNKERQUE APRÈS UNE** ESCALE À ALGESIRAS.



7PMC delivers two gantry cranes to the container terminal

On October 25th 2008, ZPMC (Shanghai Zhenhua Port Machinery), a Chinese specialist in the construction of cranes and large steel structures, delivered two super post-Panamax gantry cranes to NFTI, the operator of the container terminal in Dunkerque Port.

he two aantry cranes left Shanahai last August: they were then conveyed by sea to Dunkerque after a port call in Algeciras.

These gantries, which have an outreach of 23 containers, supplement the 3 cranes of the same type already in service along the deepwater quay.

Each one of them weighs approximately 1,600 tonnes. The Twin Lift gantries are capable of simultaneously handling two 20' containers and are configured to process two 40' containers in the long term (Tandem Top spin). The NFTI container terminal has four quay berths, capable of supporting the largest container ships in the world.

Located only 1 hr 30 min from the most densely populated sea lane in the world, NFTI, a subsidiary of APM Terminals, Terminal Link and Dunkeraue Port, has 1,700 m of quayage and draughts of up to 16.50 m. The terminal is currently undergoing an in-depth overhaul, designed to double its storage surface area and handling facilities. In 2008, NFTI will have processed the equivalent of 220,000 TEU



THE TWO GANTRIES LEFT SHANGHAI LAST AUGUST: THEY WERE THEN CONVEYED BY SEA TO DUNKERQUE AFTER A PORT CALL IN ALGECIRAS.

Événement / Event





Daniel DESCHODT

Directeur Commercial Adjoint Dunkerque Port Deputy Sales manager for Dunkerque Port

Comment voyez vous l'avenir du terminal à conteneurs avec l'arrivée de ces deux portiques au terminal NFTI?

How do you see the future of K Above all, in addition to the container terminal with the arrival of these two gantry cranes at NFTI?

Les deux nouveaux portiques, qui viendront compléter la palette existante, permettront avant tout de proposer aux opérateurs maritimes de nouvelles fenêtres d'escale.

> En effet, la livraison de l'extension du quai, qui fut porté à 1280 m, date de 2004, avec un équivalent théorique de quatre postes à quai. Théorique, puisque l'élément minorant est alors

supplementing the existing range of facilities, the two new gantries will provide shipping operators with new windows for port calls. The handover of the extension to the quay, which has been lengthened to 1280m, dates back to 2004, with a theoretical equivalent of four auav berths. But that was only theoredevenu la disposition d'outillages bord à quai. Cette livraison de deux nouveaux portiques permettra donc à NFTI, dès que les essais seront terminés, de proposer un spectre de disponibilité de fenêtres d'escales beaucoup plus

Enfin, rappelons que la commande de ces deux portiques supplémentaires faisait l'objet d'un engage-

tical, since it did not take into account the space required to provide quayside facilities. As soon as the tests are finished, the delivery of the two new gantries will therefore allow NFTI to offer a far greater range of availabilities for port call windows. Finally, it is worth recalling that the order for the two additional aantries was part of a commitment ment de NFTI envers le Port de Dunkerque au regard de la convention d'exploitation du terminal, signée en novembre 2006.

On notera ainsi, que deux ans après, jour pour jour, l'opérateur NFTI, aura tenu ses engagements, avec l'appui et le soutien de ses actionnaires, APM Terminals (Groupe AP Moller Maersk) et Terminal Link (Groupe CMA CGM) ■

by NFTI to Dunkerque Port specified in the terminal operatina agreement signed in November 2006. It is equally worth noting that two years later, day for day, NFTI have respected their commitments, with the backing and support of their shareholders, APM Terminals (APMoller Maersk Group) and Terminal Link (CMA CGM Group). ■

LE TERMINAL À CONTENEURS NFTI DISPOSE DE QUATRE POSTES À QUAI. POUVANT ACCUEILLIR LES PLUS GROS PORTE-CONTENEURS AU MONDE. CE SITE SPÉCIALISÉ TRAITE NOTAMMENT DEUX GRANDES LIGNES SUR L'ASIE : LE SERVICE FAL3 (FRENCH ASIA LINE) DE **CMA CGM ET LE SERVICE EXTRÊME ORIENT - EUROPE AE10** DE MAERSK LINE.

THE NFTI CONTAINER TERMINAL HAS FOUR QUAY BERTHS, CAPABLE OF SUPPORTING THE LARGEST CONTAINER SHIPS IN THE WORLD. THIS SPECIALISED SITE WORKS IN PARTICULAR FOR TWO MAJOR SHIPPING SERVICES TO ASIA: THE FAL3 (FRENCH ASIA LINE) SERVICE OF CMA CGM AND THE FAR EAST - EUROPE AF 10 SFRVICE OF MAFRSK LINE.



Yvan GOMEL

Développement lignes régulières **Dunkerque Port** Development of regular shipping lines in Dunkerque Port

Comment accueillez-vous l'annonce de ces deux escales? Quels challenges vous fixez-vous, à présent avec cette nouvelle offre?

Les nouveaux services, touchant désormais le terminal à conteneurs dunkerquois, nous permettent, pour la première fois, de créer une concurrence locale. Dans le secteur commercial, il nous faudra en premier lieu sécuriser une partie plus importante des trafics de nos hinterlands proches, puis, via le développement de services fluviaux et surtout ferroviaires, être capables d'attirer des volumes de la région parisienne et de l'Est de la France.

Ils représentent également un challenge important pour la communauté portuaire, principalement les commissionnaires de transport : pouvoir augmenter leur panel de services en dehors des marchés traditionnels de Dunkerque. Enfin, ces services, n'en doutons pas, aideront fortement le développement de la logistique dunkerquoise, les entrepôts du nord Europe «se nourrissant» de produits chinois

What is your reaction to the announcement of these two port calls? Which challenges have you set yourselves with this new offer?

**** The new services, which now include the Dun**kerque container terminal, enable us to create local competition for the first time. In the commercial sector, first of all we have to secure a larger share of the traffic to and from our immediate hinterland, and then develop river and rail services in particular, in order to be in a position to attract areater volumes from the Paris region and the East of France.

They also represent an equally important challenge for the port community and forwarding agents in particular: we must succeed in increasing our range of services to include those beyond the traditional markets of Dunkerque.

Lastly, there can be no doubt these services will provide a major boost in developing logistics in Dunkeraue, with the warehouses in northern Europe being «fed» with Chinese products





L'armement SEATRADE, représenté en France par BPA (Breakbulk Project Agencies), offre, depuis début 2008, un navire tous les 10 jours permettant la desserte du Pacifique Sud.

Leader mondial du reefer conventionnel, SEATRADE a commencé ses escales dans le Pacifique Sud il y a plus de 10 ans en charaeant en Nouvelle-Zélande des cargaisons de fruits.

Pour éviter le retour à vide des navires à la descente depuis l'Europe, l'armement a cherché à déterminer un axe de trafic export susceptible de recevoir un accueil favorable de sa clientèle. Après des débuts insuffisants à l'export depuis Anvers fin 1997 vers la Nouvelle Zélande, il fut décidé d'ajouter Papeete, puis de s'ouvrir au marché français avec les premières escales

à Dunkerque. Un peu plus tard, la desserte de Nouméa est venue s'ajouter aux rotations existantes. Le service est passé d'un départ chaque mois à une fréquence de 20 jours, puis 14 jours et enfin -depuis le printemps 2008- à un départ tous les 10 jours. SEATRADE s'est intéressé, depuis le début, à la diversification des

SEATRADE S'EST INTÉRESSÉ. DEPUIS LE DÉBUT, À LA **DIVERSIFICATION DES TRAFICS DUNKERQUOIS**

trafics dunkerquois et charge sur ses navires tous types de conteneurs, des voitures et du fret conventionnel dont des aciers, démontrant ainsi la arande polyvalence des navires reefers conventionnels. La rapidité est l'un des atouts maieurs du service puisaue SEATRADE offre le transit time le plus court sur ces relations sans aucun transbordement. L'ajout d'une escale supplémentaire répond aux besoins du marché des fruits et de l'export français, de plus en plus exigeants en termes de délais d'acheminement et de réaularité

www.seatrade.com www.dekeirel.com



Seatrade: 10 years on in Dunkerque

Since the start of 2008, the SEATRADE shipping line, represented in France by BPA (Breakbulk Project Agencies), has been providing a shipping service every 10 days to the South Pacific.

As world market leaders in conventional reefer shippina, SEATRADE started their port calls in the South Pacific more than 10 years ago by loading cargoes of fruit in New Zealand. To avoid having ships running the return trip from Europe, the shipping line sought to set up a corridor for traffic export likely to be favourably received by its customers. After an unsatisfactory start in exports from Antwerp to New Zealand at the end of 1997, the

line decided to add Papeete, and then to open the French market with the first port call in Dunkerque. A little later, Nouméa was added to the existing round trips. The service switched from one

SEATRADE HAVE ALWAYS FOCUSED ON DIVERSIFYING THE TRAFFIC THROUGH **DUNKERQUE**



departure each month to one every 20 days, then every 14 days and finally - since the spring of 2008 - to a departure every 10 days. From the very start, SEATRADE have always focused on diversifying the traffic through Dunkerque and on loading all types of containers onto their ships, from cars to conventional freight including steel, underlining the high degree of versatility of conventional reefer ships. Speed is one of the major assets of the service since SEATRADE offer the shortest transit time on these links without any transhipment.

A further port call was added in reply to the requirements of the French fruit and export market, which is increasingly demanding in terms of routing times and regularity ■

www.seatrade.com www.dekeirel.com





Le terminal à pondéreux du Port Ouest (QPO) traite un trafic annuel de l'ordre de 10 millions de tonnes, principalement du minerai et du charbon reçus par grands navires Capesize de 180 000 TPL (18 m de tirant d'eau).

Afin d'optimiser l'exploitation du quai et ainsi réduire les temps d'attente, un duc d'Albe d'amarrage a été mis en place au nord du quai.

Ce nouveau point d'amarrage, conçu pour reprendre un effort de 180 tonnes, consiste en un tube métallique de grand diamètre (2,60 m) ancré profondément. Il est équipé de quatre crocs d'amarrage et d'un cabestan.

SEA-Bulk, l'opérateur du QPO, est ainsi à même de pouvoir accueillir simultanément deux arands navires en toute sécurité et d'améliorer ainsi les conditions d'accueil de ses navires





Improving the reception capacities of the Western Bulk Terminal

The bulk goods terminal in the Western Port (QPO) processes an annual traffic of some 10 million tonnes, mainly inward-bound ore and coal on large Capesize ships of 180,000 DWT (18 m draught).

n order to optimize the operation of the quay and reduce queuing times, a mooring post has been installed north of the quay. This new mooring point, de-

signed to withstand a load of 180 tonnes, consists of a deeply anchored, large diameter metal tube (2.60 m). It is equipped with four mooring hooks and a capstan. This allows SEA-Bulk, the QPO operator, to simultaneously process two large ships in complete safety and improve the berthing conditions of its ships



Philippe BERTONECHE

Directeur Général SEA-Bulk SEA-Bulk CEO

Les améliorations induites par ces aménagements sont-elles déjà perceptibles ?

Has there been a noticeable improvement since the changes made to the port lav-out?

L'objectif d'un terminal comme le nôtre est de faire en sorte de fluidifier au mieux le trafic pour éviter les temps d'attente des navires et de réduire leur temps d'escale. La mise en place du duc d'albe permet de recevoir simultanément deux Capesize en accédant

The objective of a terminal such as ours is to make traffic as fluid as possible in order to avoid ship waiting time and reduce the length of port calls. The installation of the mooring point enables simultaneous reception of two Capesize ships with access to all the holds



Nouveaux aménagements au terminal SILONOR

A compter d'octobre 2008, les activités de réception de carbonate de soude du groupe SAINT-GOBAIN seront opérées sur le terminal SILONOR en cours d'aménagement. Ceci concerne notamment l'équipement du silo, la desserte ferroviaire en cours de modification. ainsi que les circuits de déchargement

New facilities at the SILONOR terminal

As from October 2008, the inward bound soda carbonate business of the Saint-Gobain Group will be operated via the SILONOR terminal, which is currently being overhauled. This relates in particular to the equipment of the silo, the rail access which is currently being changed, and the unloading circuits

Le démarrage du projet d'extension des capacités de réception et d'entrepo-

sage de NORD CÉRÉALES est à présent effectif. Ces travaux concernent la réali-

sation d'un nouveau silo de stockage de

28 800 tonnes de capacité en première phase, ainsi que d'un nouveau circuit de

Extensions à SICA NORD CÉRÉALES



Extensions to SICA NORD CÉRÉALES

déchargement permettant la réception simultanée de deux navires sur les postes du quai de Grande-Synthe Work on the extension project for the reception and storage capacities of NORD CÉRÉALES is now underway. It involves the construction of a new storage silo with a storage capacity of 28,800 tonnes in its first phase, as well as a new unloading circuit for the simultaneous processing of two ships on the Grand-Synthe quay berths



CMP Dunkerque Une presse de 2000 tonnes

Le 20 octobre 2008, CMP Dunkerque (Construction Métallique et Préfabrication), filiale du groupe français Entrepose Contracting et usine spécialisée dans la chaudronnerie hyper lourde, a inauguré une nouvelle presse.

D'une force maximale de 2000 tonnes et d'une puissance de 264 kw, ce nouvel équipement, destiné à doubler la capacité de l'usine à former le métal, vient renforcer sa compétitivité dans le domaine des sphères de stockage. Opérationnelle depuis août 2008, cette presse, d'un poids total de 220 tonnes et acquise pour un montant d'1,3 million d'euros, est actuellement affectée au formage de 20 sphères de stockage pour le compte d'un client mexicain.

CMP Dunkerque bénéficie de la proximité des aciéries d'Europe et d'un accès immédiat aux infrastructures du Port de Dunkerque ■



CMP Dunkerque A 2,000-ton press

October 20th, 2008, CMP Dunkerque (Construction Métallique et Préfabrication), a subsidiary of the French group Entreprose Contracting and a plant specialised in ultraheavy steel sheet, inaugurated a new press. With a maximum force of 2,000 tonnes and a power of 264 kW, the new press is designed to double the plant's capacity to form metal, reinforcing its competitiveness in storage spheres. Operational since August 2008, the press, which has a total weight of 220 tonnes and cost 1.3 million euros, is currently being used to form 20 storage spheres for a Mexican customer.

CMP Dunkerque benefits from the proximity of steel-works throughout Europe and immediate access to the infrastructures of Dunkerque Port





Activité soutenue au chantier ARNO

TECHNIP et SEAFRANCE sont les principaux clients mais aucun d'entre eux ne représente plus de 20% de l'activité sur la période. En effet, les armateurs tels que JAN DE NUL et DEME pour les dragues, COBELFRET et GRIMALDI pour les navires Ro-Ro, AP MOLLER MAERSK ainsi que d'autres armateurs de pétroliers, vraquiers etc. contribuent notablement à la charge du chantier en confirmant leur confiance pour des arrêts techniques programmés (90% de l'activité) ou suite à des avaries de leurs navires. À côté

de cette activité soutenue, le site a développé son suivi de la maintenance des formes et docks dans le cadre des conventions d'utilisation des infrastructures du Port de Dunkerque. Il a également mis l'accent sur l'accroissement des investissements en équipements dédiés à la production. Le rajeunissement de l'ensemble du personnel suite à de nombreux départs en retraite n'est pas pour autant synonyme de perte de qualification ou de savoir-faire, grâce notamment au plan de formation

permanent mis en place en 2005 avec les Pouvoirs Publics et l'organisme de formation de la métallurgie. Il a permis une rapide montée en compétence des salariés recrutés. Ce savoir-faire interne et cette flexibilité indispensable à l'activité sont complétés par une sous-traitance locale et étrangère avec laquelle le chantier travaille en étroite collaboration depuis plusieurs années, notamment en ce qui concerne la sécurité. La certification ISO 9001 version 2000 en cours d'obtention participera à cette volonté d'inscrire le chantier ARNO DUNKERQUE comme une référence dans les métiers de services auprès des armateurs

www.arno-dk.com



Ship repairs **Business buoyant** at the ARNO shipyards



The 2008 sales turnover for the ARNO Dunkerque shipyards should be up in relation to 2007, standing at more than 50 million euros. which has resulted in production doubling in the last three financial periods. This high growth rate is also of benefit to port services in general, piloting, boating, and towing in particular.



TECHNIP and SEAFRANCE are the shipyard's main customers but neither of them represents more than 20% of the yard's business over the period. Ship-owners such as JAN DE NUL and DEME for dredgers, COBELFRET and GRIMALDI for Ro-Ro ships, AP MOLLER MAERSK as well as other ship-owners of tankers and bulk carriers have made noteworthy contributions to the workload of the shipyards, confirmina their trust in its services for scheduled technical shutdowns (90% of business) or when their ships are damaged. In addition to this boom in business, the site has developed its maintenance monitoring service for dry docks and wharfs as part of the agreement to use the infrastructures of Dunkerque Port. The shipyard has also focused on increasing investments in equipment dedicated to production. Despite the

wholesale renovation of staff further to the large number of retirements. there has been no loss of qualification or knowhow, thanks in particular to the on-going training scheme set up in 2005 with the local authorities and the metallurgy training agency. The scheme has enabled a rapid build-up in the skills of recruited employees. The level of in-house knowhow and flexibility vital to the yard's business line have been supplemented by subcontracting to the local and foreign companies with which the shipyard has closely worked for several years, in particular with regard to safety. The ISO 9001: 2000 certification which the ARNO DUNKERQUE shipyards are in the process of obtaining reflects the company's determination to be a benchmark in services for shipowners

www.arno-dk.com



Arrivée de deux nouveaux remorqueurs

a flotte des remorqueurs dunkerquois s'est rajeunie avec l'arrivée en iuin dernier du «Farouche» (construit en 2000 chez Piriou à Concarneau). Affecté à sa construction au port de Dunkerque il y revient après 3 ans de service au Havre, La seconde unité, arrivée le 27 septembre est le «VB Adroit». Ces 2 remorqueurs remplacent respectivement le Hardi et le VB Risban (leurs aînés de 27 et 20 ans) et portent la moyenne d'âge des remorqueurs dunkerquois à 9.5 ans. Le «VB Adroit». dernier-né des chantiers

Piriou, fait partie d'une commande de 8 remorqueurs pour la flotte de BOLUDA France. Avec une force de traction de l'ordre de 70 tonnes contre 40 pour les autres remorqueurs, le «VB Adroit» est le plus puissant sur le site de Dunkeraue. Il est doté de deux canons à incendie avant chacun d'un débit de 1 300 m³ d'eau par heure ■

www.grupoboluda.com









Arrival of two new tugs

The fleet of Dunkerque tuas was reiuvenated with the arrival last June of the «Farouche» (built in 2000 by the Piriou shipyard in Concarneau). After being billeted on its launch to Dunkeraue Port, the tua has now returned after 3 years of service in Le Havre. The second unit, which arrived on September 27th, is the «VB Adroit». The 2 tugs replace the «Hardi» and the «VB Risban» (respectively 27 and 20 years their elder)

and lowers the average age of Dunkerque tugs to 9.5 years. The «VB Adroit», the latest ship to leave the Piriou shipyards, is part of an order for 8 tugs for the BOLUDA France fleet, With a pullina force of some 70 tonnes compared with 40 for the other tuas, the «VB Adroit» is the most powerful tua on Dunkerque Port. It is equipped with two fire nozzles, each with an output of 1,300 m³ of water per hour ■ www.grupoboluda.com



Christophe BOMMELAER

Responsable Opérations Armement BOLUDA Operations Manager for the BOLUDA Shipping Line

Que vont apporter ces deux nouveaux équipements à votre flotte de remorqueurs?

L'arrivée de ces unités est d'abord une volonté de la Direction de Boluda d'être conforme au nouveau cahier des charaes du port aui prévoit 2 remoraueurs «Fire Fighting» c'est-à-dire «incendie» et une flotte de moins de 15 ans d'âge. Avec le retour du «Farouche», nous avons 5 remorqueurs identiques ce qui ap-

portera un gain de productivité pour la gestion de pièces de rechanges. L'arrivée d'un remorqueur de 70 tonnes de traction s'inscrit dans la perspective de la réalisation du terminal méthanier qui verra la flotte de Boluda Dunkerque évoluer pour satisfaire à la sécurité de ce nouveau trafic



new facilities bring to vour fleet of tugs?

What will these two K The arrival of the tugs is initially due to the intention of Boluda Management to comply with the new port specifications which require 2 Fire Fighting tugs and a fleet less than 15 years old. With the return of the «Farouche», we have 5 identical tugs, which will result in a gain

in productivity for the management of spare parts. The arrival of a tug with a pulling force of 70 tonnes forms part of the plan to construct a LNG terminal, and the Boluda Dunkerque fleet will develop accordingly in order to meet the safety requirements of this new traffic

Pourquoi dédouaner à Dunkerque? Journée Dougnes à Lesquin

Le 21 octobre dernier, le Port de Dunkerque a organisé, à Lesquin, une rencontre entre les douanes et les transitaires de la région Nord/ Pas-de-Calais.



Sous la forme d'un débat, cette rencontre a eu pour objectif de rappeler les différentes réformes effectuées depuis quelques an-

AVEC LES POSSIBILITÉS DÉSORMAIS OFFERTES PAR LE PORT DE DUNKERQUE, IL Y A UN RÉEL INTÉRÊT À **DÉDOUANER EN FRANCE**

nées. Ces réformes, parfois méconnues, doivent être expliquées aux professionels du transport qui ont opté pour des schémas logistiques privilégiant les ports du nord de l'Europe. Avec les possibilités désormais offertes par le Port de Dunkerque, il y a un réel intérêt à dédouaner en France. Parmi les opportunités offertes figurent la suppression du 1 pour 1000, le décautionnement du crédit d'enlèvement pour la partie TVA, la possibilité de paiement à échéance uniaue le 25 du mois suivant. mais également l'ensemble des régimes d'entrepôt qui permettent à l'importateur de décaler le paiement des droits et taxes jusqu'à la sortie de ces mêmes entrepôts. Enfin, grâce aux deux opérateurs fluviaux (RSC & Marfret fluvio feeder), le commissionnaire peut également opter pour la Procédure Fluvio Maritime aui lui permet d'éviter le titre de transit. Bien d'autres aspects de facilitation ont été débattus lors de ce déjeuner qui a reçu un accueil très favorable: plus de 80 personnes étaient en effet présentes



Why Clear Goods in Dunkerque?

Customs Day in Lesquin

On October 21st, Dunkerque Port organised a meeting between the customs authorities and forwarding agents in the Nord/Pas-de-Calais region in Lesquin.

WITH THE POSSIBILITIES **NOW AVAILABLE IN DUNKERQUE PORT. THERE IS A** GENUINE INTEREST IN CLEARING **GOODS IN FRANCE**



 \boldsymbol{I} he meeting in the form of a debate was designed to point out the various customs reforms carried out in recent vears. These little known reforms must be explained to the members of the haulage industry which use logistics services focusing on ports in northern Europe. With the possibilities now available in Dunkerque Port, there is a genuine interest in clearing goods in France. The business opportunities include elimination of the 1 per 1000 fee, bond exemption on consignment credit VAT, the possibility to make a single pay-

ment on the 25th of the following month, but also all the warehousing systems which allow importers to offset payment of duties and taxes until the goods have left the warehouses. Lastly, thanks to the two river service operators (RSC & Marfret Fluvio Feeder), the forwarding agent can also choose the Fluvio Maritime Procedure which eliminates the movement paper. Various other facilitation issues were discussed during the lunch, which was given a warm welcome: it was attended by more than 80 people ■

Les 18 et 19 septembre, Dunkerque accueillait le 55ème congrès du CNER

«Quelles infrastructures pour les territoires dans la compétition mondiale ?»



CONGRÈS DES ÉCONOMIES RI LES INFRASTRUCTURES POUR LES TERRITOIRES DANS LA (IEUDI 18 ET VENDREDI 19

«Quelles infrastructures pertinentes pour demain? Quelle place pour le développement durable? Quelle marge de manœuvre pour les élus locaux face aux stratégies internationales des opérateurs ?» Ces questions étaient au centre des débats, qui ont rassemblé près de 500 participants autour de nombreuses personnalités et intervenants de haut niveau.

Ce thème était bienvenu dans une grande cité portuaire, au cœur d'un carrefour européen d'échanges. Il était aussi particulièrement d'actualité au moment où la mondialisation modifie en profondeur les flux de circulation.

Simultanément, se tenait, également au palais des congrès Dunkerque Kursaal, le salon du développement des territoires «CNEREXPO 2008», avec de nombreux stands, notamment ceux des collectivités territoriales et du Port de Dunkerque.

Le congrès du CNER, qui fédère 120 agences de développement et comités régionaux, départementaux et locaux d'expansion économique, est le rendez-vous annuel de tous les acteurs du développement territorial: élus, chefs d'entreprises, décideurs et experts économiques, financiers, sociaux...

Cette édition 2008 était organisée en partenariat avec l'agence de développement Dunkerque Promotion et le concours de la Communauté urbaine et de la Ville de Dunkerque, de la Région Nord-Pas-de-Calais et du Conseil général du Nord.

Le compte-rendu intégral du congrès peut être commandé au CNER:

www.cner-france.com



On September 18th and 19th, Dunkerque played host to 55th congress of the CNER

«Regional infrastructures and global competition»

The subject was highly suitable for a major port city at the hub of European trade. It was also particularly appropriate at a time when globalisation is having a profound effect on trade flows.



«What are the relevant infrastructures for tomorrow's world? Is there room for sustainable development? What room for manoeuvre do local authorities have, when faced with the international strategies of operators?» These and other questions were at the centre of the discussions, attended by some 500 participants including a number of public figure and high-level speakers.

At the same time, the Dunkerque Kursaal Congress Hall hosted the «CNEREXPO 2008» regional development trade fair, with many stands, in particular those of the local authorities and that of the Dunkerque Port.

The congress of the CNER, which federates 120 development agencies and local, departmental and regional economic expansion committees, is the annual meeting place for all the players in regional development, from elected officials to heads of companies and decision makers, as well as economic, financial, social experts. The 2008 edition was organised in partnership with the Dunkerque Promotion Development Agency and the support of the Metropolitan Inter-Communal Authority, Dunkerque Town Hall, the Nord/Pas-de-Calais Regional Council, and the Nord General Council.

The minutes of the congress can be ordered from the CNFR:

www.cner-france.com



Samedi 27 septembre a eu lieu le 13^{ème} trophée de golf du Port de Dunkerque. Une quarantaine de clients et partenaires du port ont évolué sur le parcours 18 trous du Golf Dunkeraue Grand Littoral, Cette année, le premier prix a été remporté par Franck Bazaud (La Pie) et Arnaud Hourdin (Maersk Line) ■

he 13th Golf Trophy of the Dunkerque Port was held on Saturday 27 September. Forty port customers and partners played the 18 holes of the Dunkerque Grand Littoral Golf Course. This year, the first prize was won by Franck Bazaud (La Pie) and Arnaud Hourdin (Maersk Line) ■



SAILING:

2008 DUNKERQUE BUSINESS TROPHY The crew of «Port de

Dunkeraue» wins the day

14 bateaux étaient au départ du Trophée des entreprises 2008 qui s'est déroulé à Dunkerque les 18 et 19 octobre derniers. L'équipage du Port de Dunkerque composé de Luc CAPON, Didier LEMIERRE, Jean-Pierre MANONI, Jérôme DON, Jean-Jacques FOURNIER, complété d'équipiers extérieurs (Philippe BOURGEOIS, Pierrick BELLET, Mika TOMASEK, Benoît D'HALLUIN, Thomas CA-PON) a remporté ce Trophée devant US GA-ZELEC et EDF CENTRALE DE GRAVELINES. Le Trophée remis à l'équipage est un sextant que le vainqueur doit remettre en jeu à la prochaine édition mais qu'il peut aussi conserver après 3 victoires consécutives

14 boats were at the starting line of the 2008 Business Trophy which was held in Dunkerque last 18^{th} and 19th October. The crew of "Port de Dunkerque", consisting of Luc CAPON, Didier LEMIERRE, Jean-Pierre MANONI, Jérôme DON, and Jean-Jacques FOURNIER, backed by the on-shore team (Philippe BOUR-GEOIS, Pierrick BELLET, Mika TOMASEK, Benoît D'HALLUIN, Thomas CAPON) won the Trophy in front of US GAZELEC and EDF CENTRALE DE GRAVELINES. The Trophy awarded to the crew is a sextant which the winner must give to the winner of the next edition, but can be kept after 3 wins in a row ■



Accueil d'un groupe de logisticiens régionaux

Le 15 octobre, un groupe de responsables logistiques, emmené par François Soulet de Brugière Président de Dunkerque Port, a visité le Port de Dunkerque. Accueillis par Martine Bonny, Directrice de Dunkerque Port et par Pierre Joly et Daniel Deschodt de la Direction commerciale, ces professionnels de la distribution ont pu assister à l'escale du «CMA CGM Verlaine», ainsi qu'aux opérations de manutention de ce porte-conteneurs du service FAL3

Reception of a group of regional logisticians

 \mathbf{O} n October 15th, a group of logistics managers led by François Soulet de Brugière, chairman of Dunkerque Port, visited the Port. Welcomed by Martine Bonny, CEO of Dunkerque Port and by Pierre Joly and Daniel Deschodt from the Sales Division, these experts in the retail trade attended the port call of the «CMA CGM Verlaine», as well as the goods handling operations of this container ship on the FAL3 service ■





AGENDA DIARY

SIFEL AGADIR

Agadir (Maroc) 27-30 novembre / november 2008

SIMI PARIS

Paris (France) 03-05 décembre / december 2008

AGENDA DIARY

















SON GOÛT UNIQUE, C'EST TOUT LE CARACTÈRE DE NOS VOLCANS.







