DunKerque PORT

2010

Rapport d'activité 2009

INTRODUCTION

Sommaire	4	Contents
Le management	6	Management
Une position stratégique	14	A strategic location
Les accès terrestres	16	Inland access
La Valeur Ajoutée portuaire	20	Port Added Value

1. INTRODUCTION

6 Le Directoire
Executive Committee

8 L'équipe de direction
Management Team

10 Le Conseil de Surveillance
Board of Trustees

12 Le Conseil de Développement
Development Council

14 Une position stratégique
A strategic location

16 Les accès terrestres
Inland network

20 La Valeur Ajoutée portuaire
Port Added Value

2. TEMPS FORTS 2009
HIGHLIGHTS 2009

24 Trafic 2009
2009 traffic

26 La certification ISO 9001
ISO 9001 Certification

28 Le Développement durable
Sustainable development

32 Le Plan de Relance
Economic recovery plan

3. PORT OUEST
WESTERN PORT

36 Le terminal à pondéreux ouest
Western Bulk Terminal

38 Le terminal à conteneurs
Container terminal

42 Le terminal roulier
Ro-Ro terminal

44 La zone logistique
Logistics zone

48 Le projet de terminal méthanier
The LNG project

SOMMAIRE - *CONTENTS*

4. PORT CENTRAL
CENTRAL PORT

56 Le secteur pétrochimique
Petrochemical sector

58 Le terminal aux aciers
Steel terminal

60 Le terminal céréalier
Grain terminal

62 Le terminal ArcelorMittal
ArcelorMittal terminal

64 Les terminaux multivracs
Multibulk terminals

68 Une industrie dynamique
A dynamic industry

5. PORT EST
EASTERN PORT

72 Les marchandises diverses
General cargo terminals

76 Les installations de vracs liquides
Liquid bulk facilities

78 La réparation navale
Ship repair

80 Les services portuaires
Port services

6. DONNÉES STATISTIQUES
STATISTICS

84 Les chiffres-clés
Key figures

88 Les résultats financiers
Financial results

90 Les développements ferroviaires
Rail developments

Le Directoire
Executive Committee

Lors de sa séance du 3 avril 2009, **Martine BONNY**, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port, a proposé aux membres du Conseil de Surveillance de nommer **Pierre JOLY**, Directeur de la Stratégie et du Développement, et **Stéphane RAISON**, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement, comme **membres du Directoire**. Le Conseil de Surveillance a donné un avis favorable à cette proposition. Comme les autres Grands Ports Maritimes, le Port de Dunkerque fonctionne en effet désormais, en application de la Loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, avec un Conseil de Surveillance et un Directoire ■

*During the meeting on 3 April 2009 **Martine BONNY**, Chair of Dunkerque Port's Executive Committee, proposed that the members of the Board of Trustees appoint **Pierre JOLY**, Strategy and Development Director, and **Stéphane RAISON**, Planning and Environment Director, as **members of the Executive Committee**. The Board of Trustees agreed to this proposal. Like the other Major Sea Ports, pursuant to the ports reform law of 4 July 2008, Dunkerque Port is now run by a Board of Trustees and an Executive Committee* ■

LE DIRECTOIRE - *EXECUTIVE COMMITTEE*

Martine BONNY
Présidente du Directoire
Chair of Executive Committee

Pierre JOLY
Membre du Directoire
Member of Executive Committee

Stéphane RAISON
Membre du Directoire
Member of Executive Committee

L'équipe de Direction

Management Team

Martine BONNY
Présidente du Directoire
Chair of Executive Committee

Dominique ARDAENS
Directrice de l'Organisation
et des Ressources Humaines
Human Ressources Director

Daniel DESCHODT
Directeur Commercial
Commercial Director

Pierre JOLY
Directeur de la Stratégie
et du Développement
Strategy and Development Director

Michel MOAL
Commandant de Port
Harbour Master

L'ÉQUIPE DE DIRECTION - *MANAGEMENT TEAM*

Philippe de PLACE
Directeur de l'Exploitation
Operations Director

Stéphane RAISON
Directeur de l'Aménagement
et de l'Environnement
Director of Planning
and Environment

Robert REZENTHEL
Directeur Juridique
Legal Department Director

Claude TRACZ
Directeur Financier
Financial Director

Le Conseil de Surveillance
Board of Trustees

Jean-Luc Vialla
Président du Conseil de Surveillance
President of Board of Trustees

Directeur délégué SACEM
(Société des Auteurs,
Compositeurs et Editeurs
de Musique)
Associate Director of the Society
of Authors, Composers and
Publishers of Music (SACEM)

Jean-Yves BELOTTE
Président de la Section «Personnels et Services»
Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable
Head of «Staff and Services» Section
General Council for the Environment
and Sustainable Development

Jean-Michel BERARD
Préfet de la Région Nord-Pas de Calais,
Prefect of the Nord - Pas de Calais Region

Frédéric CARON
Représentant des Salariés
de Dunkerque-Port
Staff Representative
of Dunkerque-Port

Denis CHARISSOUX
Chef du Bureau des Transports
Direction du Budget
Chief of the Bureau of Transportation
representing the Minister for the Budget

Jo DAIRIN
Vice-Président de la
Communauté Urbaine de Dunkerque
Vice-Chair of the Dunkirk
Urban Community

Jean-Claude DELALONDE
Conseiller Général du Nord
General Councillor for the Nord Region

Michel DELEBARRE
Ancien Ministre d'État
Député - Maire de Dunkerque,
Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque
Former Minister of State
Chairman of the Dunkirk Urban Community
MP and Mayor of Dunkirk

Wulfran DESPICHT
Vice-Président du Conseil Régional
Nord - Pas-de-Calais
Adjoint au Maire de Dunkerque
Vice-Chair of the Nord - Pas-de-Calais
Regional Council
Deputy-Mayor of Dunkirk

Jérôme GUTTON
Sous-Préfet de l'Arrondissement
de Dunkerque
Sub-Prefect -Dunkirk

François HEELE
Représentant des Salariés
de Dunkerque-Port
Staff Representative
of Dunkerque-Port

Cédric LARDEUR
Représentant des Salariés
de Dunkerque-Port
Staff Representative of Dunkerque-Port

Dominique NAELS
Président de la Chambre de Commerce et
d'Industrie de Dunkerque
Chair of the Dunkirk Chamber of Commerce
and Industry

Michel PASCAL
Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Regional Director for the Environment,
Development and Housing

Gérard PATEY
Commissaire du Gouvernement
Government Commissioner

LE CONSEIL DE SURVEILLANCE - *BOARD OF TRUSTEES*

Jacques PAULTRE de LAMOTTE
Contrôleur Général économique et financier
Economic and Financial General Controller

Laurent PERDIOLAT
Ingénieur en chef des Ponts et des Eaux et Forêts
Chief Engineer for Bridges, Water and Forests

François SCHLUMBERGER
Président de la Société FTS Conseil
Chairman of the FTS Consulting firm

François SOULET de BRUGIERE
Directeur Général de la Société de Recherche de Synergie (SRS)
Managing Director of SRS (Recherche de Synergie)

Hervé de TREGLODE
Directeur Général Adjoint de Réseau Ferré de France
Executive Vice-President of Réseau Ferré de France

Martine BONNY
Présidente du Directoire de Dunkerque Port
Chair of Executive Committee of Dunkerque-Port

Matthieu CHABANEL
Commissaire du Gouvernement Adjoint
Deputy *Government Commissioner*

Stéphane DEROUICHE
Secrétaire du Comité d'Entreprise de Dunkerque-Port
Secretary of the Works Committee

Pierre JOLY
Membre du Directoire de Dunkerque-Port
Member of Executive Committee, Dunkerque-Port

Stéphane RAISON
Membre du Directoire de Dunkerque-Port
Member of Executive Committee, Dunkerque-Port

ROBERT REZENTHEL
Directeur Juridique
Legal Department Director

« **Comme les autres Grands Ports Maritimes, le Port de Dunkerque fonctionne désormais en application de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, avec un Conseil de Surveillance et un Directoire.**
Like the other Major Maritime Ports in France, the Port of Dunkirk now operates under the French port reform law of July 4, 2008, with a Board of Trustees and an Executive Committee. »

Le Conseil de Développement
Development Council

Philippe BERTONECHE
Président du Conseil
de Développement
Chair of Development Council

Président du Syndicat Professionnel
des Entrepreneurs Maritimes
Directeur Général de SEA - Bulk
Chair of the Stevedores Association
Managing Director of SEA - Bulk

Paul ALBRECHT
Directeur Général Nord Broyage
Managing Director Nord Broyage

David BAILLEUL
Maire de Coudekerque-Branche
Mayor of Coudekerque-Branche

Louardi BOUGHEDADA
Communauté Urbaine de Dunkerque
Dunkirk Urban Community

Franck BALLY
Directeur Lemaire S.A.S.
Director, Lemaire S.A.S.

Daniel BERTELOOT
Délégué Syndical CSOPMI
Union Representative, CSOPMI

Damien CAREME
Maire de Grande-Synthe
Mayor of Grande-Synthe

Patrick EECKHOUDT
Adjoint au Maire de Grande-Synthe
Deputy Mayor of Grande-Synthe

Jo DAIRIN
Adjoint au Maire de Dunkerque
Vice-Président de la Communauté Urbaine
Deputy-Mayor of Dunkirk
Vice-Chair of Dunkirk Urban Community

Jacques WILLEM
Mairie de Dunkerque
City of Dunkirk

Serge DECODTS
Directeur S.F.T. Gondrand Frères
Director, S.F.T. Gondrand Frères

Michel DEBAVELAERE
Président Sica Nord Céréales
Chair, Sica Nord Céréales

Pascal DUHIN
Représentant C.G.T. des salariés Aluminium Dunkerque
C.G.T. Union Representative, Aluminium Dunkerque

Franck GONSSE
Secrétaire Général de la CSOPMI
Secretary General, CSOPMI

Elizabeth GUEURET
Membre de l'ADELFA - Représentante des « Amis de la Terre »
Member of ADELFA - Representing «Friends of the Earth»

Eric GUILLOTIN
Directeur de la Raffinerie des Flandres Total
Director, Raffinerie des Flandres Total

Christian HUTIN
Député du Nord
Maire de Saint-Pol-sur-Mer
MP and Mayor of Saint-Pol-sur-Mer

Jacqueline GABANT
Communauté Urbaine de Dunkerque
Dunkirk Urban Community

Pascale JOSEPH
Responsable des Achats Indirects Redcats
Indirect Purchasing Manager, Redcats

Patrick LAMBERT
Directeur Général Adjoint
Voies navigables de France
Deputy General Director,
French Inland Waterways

Philippe LANNOEYE
Département Transit CMA CGM France
Transit Department, CMA CGM France

Alain LE DAGUENEL
Syndicat Mixte de la Côte d'Opale
Côte d'Opale Joint Authority

Jean-Charles LE GALL
Président du Syndicat des Pilotes
President of Pilots' Union

Henri-Pierre ORSONI
Directeur Général
ArcelorMittal Atlantique Dunkerque
General Director,
ArcelorMittal Atlantique, Dunkirk

LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT - *DEVELOPMENT COUNCIL*

Roméo RAGAZZO
Vice-Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque - Maire de Fort-Mardyck
Vice-Chair of the Dunkirk Urban Community
Mayor of Fort-Mardyck

André HENNEBERT
Maire de Craywick
Mayor of Craywick

Bertrand RINGOT
Maire de Gravelines
Mayor of Gravelines

Paul VALETTE
Suppléant Maire de Gravelines
Substitute of Mayor of Gravelines

Eric ROMMEL
Maire de Loon-Plage
Mayor of Loon-Plage

Isabelle FERNANDEZ
Suppléant Maire de Loon-Plage
Substitute of Mayor of Loon-Plage

Louis SAINT-GHISLAIN
Vice-Président de la Fédération Départementale des Chasseurs du Nord
Vice-Chair, Nord Départment Hunters' Federation

Christophe de la SAYETTE
Directeur Logistique Roquette Frères
Logistics Director, Roquette Frères

Jean SENAME
Président ADELFA
Chair of ADELFA environmental association

Jean-Pierre TROTIGNON
Directeur Général délégué EUROTUNNEL
General Director delegate, EUROTUNNEL

Alain VANWAEFELGHEM
Vice-Président de la CUD
Vice-President, Dunkirk Urban Community

Christian MAES
Communauté Urbaine de Dunkerque
Dunkirk Urban Community

Jean-Michel BERARD
Préfet de la Région Nord - Pas de Calais
Préfet du Nord
Prefect, Nord - Pas de Calais Region and Nord département

Philippe PERISSE
Vice-Amiral
Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord
Vice-Admiral
Maritime Prefect for the Channel and the North Sea

Jean-Paul GUENOLE
Administrateur en Chef des Affaires Maritimes
Chief Administrator for Maritime Affairs

Jean-Luc VIALLA
Président du Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port
President of Board of Trustees of Dunkerque-Port

François SOULET de BRUGIERE
Directeur Général Société de Recherche de Synergie (SRS)
General Director, Société de Recherche de Synergie (SRS)

Gérard PATEY
Commissaire du Gouvernement
Government Commissioner

Matthieu CHABANEL
Commissaire du Gouvernement Adjoint
Deputy Government Commissioner

Jacques PAULTRE de LAMOTTE
Contrôleur Général économique et financier
Economic and Financial Controller General

Jérôme GUTTON
Sous-Préfet de l'Arrondissement de Dunkerque
Sub-Prefect, Dunkirk District

Martine BONNY
Présidente du Directoire de Dunkerque-Port
Chair of Executive Committee, Dunkerque-Port

Pierre JOLY
Membre du Directoire de Dunkerque-Port
Member of Executive Committee, Dunkerque-Port

Stéphane RAISON
Membre du Directoire de Dunkerque-Port
Member of Executive Committee, Dunkerque-Port

Le Conseil de Développement est consulté sur le projet stratégique, la politique tarifaire et toutes les questions que pourraient lui soumettre le Conseil de Surveillance ou le Directoire.

The Development Board is consulted as regards the strategic project, pricing policy and any other issues that the Board of Trustees or Executive Committee may choose to submit to it.

Dunkerque

Une position stratégique
A strategic location

Situé sur la Mer du Nord, à seulement 1 h 30 de navigation de la route maritime la plus fréquentée du monde (600 navires par jour), le Port de Dunkerque dispose d'**une excellente accessibilité nautique** et d'**une réserve d'espace importante**.

Ses installations lui permettent de recevoir **tous les types de marchandises et les plus grands navires**. Il s'étend sur une longueur de 17 km et comporte **deux entrées maritimes** : l'une à l'Est, la plus ancienne, limitée aux navires de 14,2 mètres de tirant d'eau (le Port Est), l'autre à l'Ouest, plus récente, qui permet d'accueillir des navires jusqu'à 22 mètres de tirant d'eau (le Port Ouest).

La circonscription du port s'étend sur **7 000 hectares**, sur lesquels sont implantées dix communes (Dunkerque, Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Mardyck, Loon-Plage, Gravelines, Craywick, Saint-Georges-sur-l'Aa et Bourbourg).

Localisé à 40 kilomètres de Douvres en Angleterre, à 10 kilomètres de la frontière belge, à proximité de la métropole lilloise et **au centre du triangle Bruxelles / Londres / Paris**, Dunkerque est la plate-forme idéale pour la massification et l'éclatement des marchandises en Europe ■

*Located on the North Sea, just one and a half hours' sailing time from the world's busiest seaway (600 ships every day), the Port of Dunkirk offers **excellent accessibility to shipping** and **large land reserves.***

*Its facilities mean it can handle **all kinds of cargoes and the largest ships.** The port extends along a frontage of 17 km and has **two entries for shipping**: the older, to the east, which is restricted to ships with draughts of 14,2 metres (Eastern Port), and the other to the west, which is more recent and can accommodate ships with draughts of up to 22 metres (Western Port).*

*The port's territory covers **7,000 hectares** and includes ten towns: Dunkirk, Saint-Pol-sur-Mer, Fort-Mardyck, Grande-Synthe, Mardyck, Loon-Plage, Gravelines, Craywick, Saint-Georges-sur-l'Aa and Bourbourg.*

*Situated 40 km from the English port of Dover, 10 km from the Belgian frontier, close to the city of Lille and **at the heart of the Brussels-London-Paris triangle**, Dunkirk is the ideal platform for goods consolidation and redistribution in Europe* ■

Les accès terrestres
Inland network

MARTINE BONNY
Présidente du Directoire
Chair of Executive Committee

« En relation directe avec le Grenelle de l'Environnement et l'engagement national pour le fret ferroviaire, le Port de Dunkerque a, dans le cadre de son projet stratégique , intégré un plan d'action ambitieux visant à augmenter les volumes de transport terrestre massifié et à maintenir ainsi à un niveau élevé la part modale du fret non routier dans l'acheminement des marchandises.

Fully in line with the Grenelle Environment Law and the French government's commitment to rail freight, the Port of Dunkirk's strategic plan includes an ambitious plan of action designed to increase the volumes of consolidated overland transport and thus maintain the large modal share of non-road freight in goods carriage. »

Les transports ferroviaire et fluvial occupent, depuis de nombreuses années déjà, une place prépondérante dans les pré- et post acheminements terrestres du Port de Dunkerque. **La part modale des transports alternatifs à la route se situe ainsi au-delà des 60 %.**

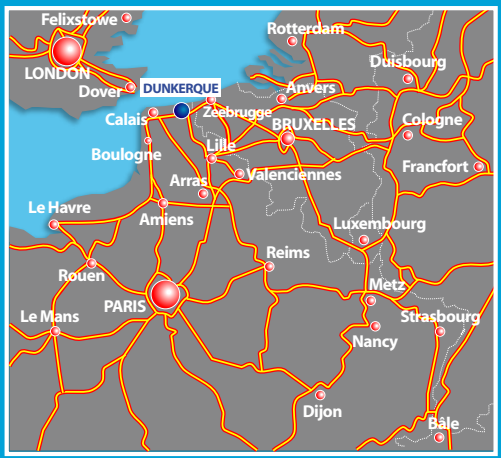
En relation directe avec le Grenelle de l'Environnement et l'engagement national pour le fret ferroviaire, le Port de Dunkerque a, dans le cadre de son projet stratégique, intégré un plan d'action ambitieux visant à augmenter les volumes de transport terrestre massifié et à maintenir ainsi à un niveau élevé la part modale du fret non routier dans l'acheminement des marchandises.

Le recours accru aux modes de transports alternatifs s'appuie notamment sur **la signature en mars 2009 d'un nouveau Contrat de Progrès unissant Dunkerque-Port, Voies navigables de France (VNF), le SPEM (Syndicat Professionnel des Entrepreneurs Maritimes) et l'Union Maritime et Commerciale (UMC), et la conclusion d'une convention de partenariat entre Réseau Ferré de France (RFF) et Dunkerque-Port ■**

Rail and inland waterway transport have played an important role in pre-routing and on-forwarding in the Port of Dunkirk for many years. ***The modal share of so-called alternative transport is higher than 60%.***

Fully in line with the Grenelle Environment Law and the French government's commitment to rail freight, the Port of Dunkirk's strategic plan includes an ambitious plan of action designed to increase the volumes of consolidated overland transport and thus maintain the large modal share of non-road freight in goods carriage.

The use of alternative transport modes is increasing following ***the signature, in March 2009, of a new Progress Contract between Dunkerque-Port, French Inland Waterways (VNF), the Stevedores Association SPEM and the Maritime and Commercial Union (UMC), and a memorandum of understanding signed between the French Rail Network (RFF) and Dunkerque-Port ■***



►**Route :** Le Port de Dunkerque dispose d'**accès directs et fluides au réseau autoroutier ouest-européen**, via l'A25 et l'A16.

►**Voie d'eau :** Avec un trafic annuel de 2,4 MT, Dunkerque est le **premier port fluvial de la région Nord-Pas de Calais**. Le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes permet une navigation avec des unités fluviales de 3 000 T sur les principaux ports intérieurs du Nord-Pas de Calais. Le réseau fluvial belge et rhénan est accessible aux convois de 1 350 T. En 2016, l'ouverture du canal Seine Nord Europe permettra d'étendre l'Hinterland fluvial du port vers la Picardie et la région parisienne.

►**Fer :** Le trafic ferroviaire généré par le port et la zone industrialo-portuaire est de l'ordre de 14 MT par an, ce qui fait de Dunkerque **le premier pôle de fret ferroviaire français** (12 % du fret national). Un vaste programme d'investissements de 61,5 M€ pour l'optimisation des dessertes ferroviaires portuaires a été lancé sur la période 2009 - 2013. Il vise notamment à augmenter la capacité ferroviaire du port, à permettre l'accès direct en traction électrique sur les faisceaux du Port Ouest (pour desserte des terminaux à pondéreux et conteneurs ainsi que des zones logistiques) et à optimiser l'interfaçage entre les voies ferrées portuaires et le réseau ferré national. 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 de pondéreux, notamment vers l'Est de la France.

►***Road:*** *The Port of Dunkirk enjoys* ***direct, fast access to the western European motorway network*** *via the A25 and the A16.*

►***Inland waterway:*** *With an annual traffic volume of 2.4 MT, Dunkirk is* ***the leading inland waterway port of the Nord-Pas de Calais region.*** *The wide-gauge Dunkirk-Valenciennes canal allows inland waterway vessels of 3,000 T to sail to the main inland ports of the Nord-Pas de Calais region. The inland waterway network of Belgium and the Rhine is accessible to convoys of 1,350 T. The opening of the Seine-North Europe canal in 2016 will extend the port's inland waterway hinterland to Picardy and the Paris area.*

►***Rail:*** *The rail traffic generated by the port and the industrial-port area is of the order of 14 MT a year, making Dunkirk* ***the foremost French rail freight hub*** *with 12% of national freight.*

A vast investment programme to optimise the port's rail links was launched for the 2009-2013 period, in an amount of 61.5 M€. It is intended primarily to increase the port's rail capacity, allow direct access by electric traction to the Western Port sidings (serving the bulk and container terminals as well as the logistics areas) and optimise the interface between the port's railway lines and the national rail grid. The north-eastern branch of the French rail network is connected to the Western Port by an end-to-end electrified line which allows the movement of heavy bulk trains, particularly towards eastern France.

LES ACCÈS TERRESTRES - *INLAND NETWORK*

La Valeur Ajoutée portuaire
Port Added Value

► Un poids économique important pour le territoire

En 2008, le territoire dunkerquois a généré 3,9 MM€ de valeur ajoutée. 90 % sont liés à l'industrie et 60 % à une dizaine d'établissements. Les activités portuaires font travailler 27 029 salariés de façon directe ou indirecte : 4 449 emplois directs et 22 580 indirects (industrie ou services). Un peu plus 600 entreprises contribuent à la formation de cette valeur ajoutée, dont 1/3 ont un lien direct avec le port. Ces activités directes sont de plusieurs types : transitaires/consignataires (76), manutentionnaires (15), réparation navale (5), services aux navires (37), contrôle et analyse (15) et logistique/transport (51).

► Une conjoncture dégradée à partir du 4ème trimestre 2008

Cette valeur ajoutée a continué à progresser en volume en 2008. Elle représente **77 % de ce qui est créé sur le territoire dunkerquois**. Malgré le violent coup d'arrêt de la production industrielle à partir de septembre 2008, l'année reste positive du fait d'un excellent 1er semestre. Une baisse des productions est constatée en 2008 mais pas de mesure structurelle de fermeture de site. L'évolution des trafics du port sur l'année (+1 %) est en ligne avec ces observations.

► Significant economic weight for the area

In 2008 the Dunkirk area generated 3.9 MM€ of added value, *90% related to industry and 60% to ten establishments. Port businesses employ 27,029 people, directly or indirectly: 4,449 direct jobs and 22,580 indirect (industry or services). Just over 600 businesses contribute to the creation of this added value, one-third of which are directly related to the port. These direct activities are of several kinds: ships' agents/forwarding agents (76), stevedores (15), ship repair (5), ship services (37), inspection and analysis (15) and logistics/transport (51).*

► Difficult economic climate from the last quarter of 2008

This added value continued to grow in volume en 2008, representing ***77% of the value generated in the Dunkirk area.*** *Despite the sharp blow which affected industrial production from September 2008 onwards, the year remained positive thanks to an excellent first quarter. We note a drop in production in 2008 but no corporate site closure measures. The trend of port traffic over the year (+1%) is in line with these observations.*

3,9 milliards d'euros de valeur ajoutée
3,9 billion *Euros of added value*

La Valeur Ajoutée portuaire 2008 aurait dû croître davantage sans le choc conjoncturel subit à partir de septembre 2008. Ces difficultés ont eu des effets immédiats chez les grands donneurs d'ordre comme ArcelorMittal. Ce choc entraînera des décisions structurelles qui apparaissent en 2009 avec des mesures de réductions de capacité pour réadapter l'outil de production voire des fermetures de sites (REXAM), Après plusieurs années de croissance forte, les capacités de production sont parfois devenues excédentaires en Europe occidentale, d'où une nécessité pour les entreprises de rééquilibrer la répartition de leur offre mondiale. Dans cette industrie en mutation, il est donc important pour la place portuaire dunkerquoise de poursuivre ses investissements pour attirer de nouvelles activités porteuses de valeur ajoutée ■

The port's added value should have grown more in 2008, and would have done so without the economic crisis which began in September 2008. These difficulties had immediate effects on major principals such as ArcelorMittal. The shock led to corporate decisions which appeared in 2009 with measures to reduce capacity in order to readjust production facilities, or even to site closures (REXAM). After several years of strong growth, production capacities had in some cases become excessive in western Europe, whence the need for companies to rebalance the breakdown of their global offer. In this changing industrial climate, therefore, it is vital that the Dunkirk port community maintains investments in order to attract new businesses that will bring added value ■

« En réalisant l'étude sur la valeur ajoutée portuaire, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque souhaite accompagner le Port dans son développement. Cette étude a permis de mettre à jour les chiffres 2007 et d'effectuer une analyse complète qui révèle des données sur le poids économique que représente le Port de Dunkerque. Il est d'ailleurs intéressant de constater que malgré les difficultés économiques qui ont démarré au mois de septembre 2008, la valeur ajoutée générée par l'activité portuaire est en progression avec 3,9MM€ sur la même année. Une belle performance !

The aim of the study on the port's added value, conducted by Dunkirk Chamber of Commerce and Industry, was to support the Port in its development. This study served to update the 2007 figures and enabled a complete analysis, providing data on the economic weight contributed by the Port of Dunkirk. It is also interesting to note that despite the economic difficulties which began in September 2008, the added value generated by the port's activities is growing, with 3.9MM€ in the same year. Excellent performance! »

DOMINIQUE NAËLS
Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque
Chair of the Dunkirk Chamber of Commerce and Industry

Une valeur ajoutée partagée avec l'ensemble des acteurs de l'économie locale

► Avec les salariés des entreprises

L'activité portuaire avec **27 000 personnes** représente 870 M€ de salaires. A cela s'ajoutent des effets induits : la consommation des salariés auprès du commerce, des services et du logement contribue à générer une richesse additionnelle.

Aux 27 000 emplois directs et indirects, il faut ajouter **12 000 emplois induits**, portant le volume d'emplois à **39 000 pour le territoire dunkerquois** et les territoires proches où se réalise la consommation de ces ménages.

► Avec les collectivités locales

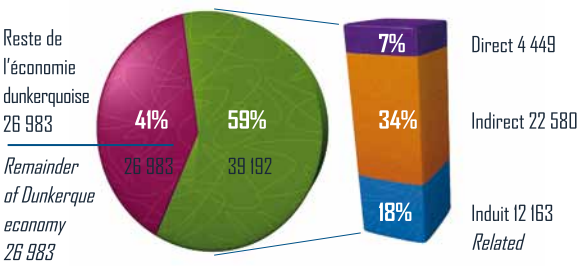
Les collectivités locales ont récupéré **310 M€** grâce à la taxe professionnelle provenant de l'activité portuaire, dont :

- 192 M€ pour la **CUD**,
- 87 M€ pour le **Département du Nord**,
- 30 M€ pour le **Conseil Régional Nord-Pas de Calais**.

Plus largement, **820 M€ d'impôts et taxes** sont versés par les activités portuaires à l'Etat et aux Collectivités locales.

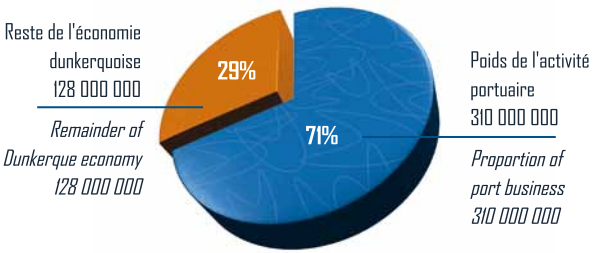
Poids des activités liées au Port de Dunkerque dans l'emploi salarié dans l'économie dunkerquoise en 2008.

Weight of port-related activities in salaried employment in the Dunkirk economy during 2008



Poids des activités liées au Port de Dunkerque dans les recettes de TP générées dans l'économie dunkerquoise en 2008.

Weight of port-related activities in public works revenue generated in the Dunkirk economy during 2008.



Added value from which all local economy stakeholders will benefit

► With the staff of the companies

*Port activity, with **27,000 employees**, represents 870 M€ in salaries. On top of this there are the spin-off effects: employees' spending in shops, services and housing helps to generate additional wealth.*

*As well as the 27,000 direct and indirect jobs there are **12,000 ancillary jobs**, bringing the number of jobs to **39,000 in Dunkirk** itself and in the nearby areas where the spending of these households takes place.*

► With the local authorities

The local authorities recovered 310 M€ in business tax from port activity, broken down as follows:

- *192 M€ for **Dunkirk Urban Community**,*
- *87 M€ for the **Nord Département**,*
- *30 M€ for the **Nord-Pas de Calais Regional Council**.*

*More broadly, the port businesses pay **820 M€** to the State and the local authorities in **taxes and dues**.*

Méthodologie : Une étude réalisée par la CCI de Dunkerque, en décembre 2009, en partenariat avec Dunkerque-Port, l'UMC de Dunkerque et l'AGUR. La méthode est basée sur l'utilisation de ratios nationaux (INSEE), l'utilisation de bases de données existantes (comptes des entreprises, Assedic) et l'envoi d'une enquête auprès de 2100 entreprises pour corriger les ratios nationaux.

***Methodology**: A study conducted by Dunkirk CCI in December 2009, in partnership with Dunkerque-Port, Dunkirk Maritime and Commercial Union (UMC), and the Flanders-Dunkirk Region Town Planning and Development Agency (AGUR). The method was based on the use of national ratios supplied by the National Statistics Office, existing databases (business accounts and the national unemployment fund ASSEDIC), and a survey sent to 2,100 businesses to correct the national ratios.*

TEMPS FORTS 2009 - *HIGHLIGHTS 2009*

Trafic 2009	24	2009 Traffic
La certification ISO 9001	26	ISO 9001 certification
Le développement durable	28	Sustainable development
Le plan de relance de l'économie	32	Economic recovery plan

Trafic 2009
2009 Traffic

45 MT Trafic/2009 Traffic

Produits pétroliers	11,2 MT	Petroleum products
Petits vracs liquides	1,2 MT	Minor liquid bulk
Minerais	7,8 MT	Ore
Charbon	6,1 MT	Coal
Céréales	1 MT	Grain
Petits vracs solides	2,6 MT	Minor solid bulk
Trafic roulier	12,5 MT	Ro-Ro traffic
Marchandises diverses	15,1 MT	General cargoes
Escales de navires	6 540	Port Calls

ACCUEIL DU TRAFIC MARITIME ET FLUVIAL :

Dunkerque-Port obtient la certification ISO 9001

Courant 2007, la Direction Générale de Dunkerque-Port décidait de viser l'obtention d'une certification pour l'**accueil des navires et des bateaux fluviaux**. L'entreprise a atteint cet objectif fin décembre 2009 sur la base du **référentiel ISO 9001** version 2008. Cette reconnaissance a été attribuée par l'organisme **LRQA** (Lloyd's Register Quality Assurance) suite à des audits menés en octobre et novembre 2009. En cohérence avec **le projet stratégique,** la certification marque une nouvelle étape dans la démarche d'amélioration menée depuis plusieurs années. Complétant les certifications déjà acquises des partenaires du **Pilotage**, du **Remorquage** et du **Lamanage**, les efforts sont ainsi unis pour garantir le niveau de service qu'attendent les clients de Dunkerque-Port et renforcer sa position d'**acteur majeur** du transport maritime et fluvial, tant au niveau européen que mondial. Outre la professionnalisation des relations du Port avec les services extérieurs, la certification permet une meilleure coordination entre les services internes : la **Capitainerie**, les **éclusiers**, les **haleurs**, le personnel de **maintenance des ouvrages, les services supports (achats, informatique et ressources humaines.)**. Elle offre ainsi une qualité élevée de service aux navires maritimes et aux bateaux fluviaux qui utilisent les infrastructures de Dunkerque-Port ■

► UNE DYNAMIQUE D'AMÉLIORATION

Concrètement, et en réponse aux exigences de la norme ISO 9001 qui ne traduisent finalement que du « bon sens managérial » pour chaque processus contribuant au système de management, les organisations ont été clarifiées et formalisées, des objectifs précis cascadant la politique qualité ont été définis. Régulièrement, ces objectifs sont mesurés pour vérifier la bonne efficacité de ce qui est mis en place. L'ensemble est examiné lors des revues de processus et des revues de direction de façon à piloter la pertinence, l'adéquation et l'efficacité du système de management dans sa globalité et ainsi poursuivre la dynamique d'amélioration.

► *A DYNAMIC OF IMPROVEMENT*

Ultimately, the requirements of the ISO 9001 standard simply reflect «managerial common sense». Concretely, to meet these requirements, for each process of the management system, organisations were clarified and formalised, and precise objectives cascading the quality policy were defined. These objectives are measured regularly to check the efficiency of what is set up. The entire system is examined during process reviews and management reviews in order to monitor the relevance, appropriateness and effectiveness of the management system as a whole and hence maintain the dynamic of improvement.

FACILITIES FOR MARITIME AND INLAND WATERWAY TRAFFIC:

Dunkerque-Port receives ISO 9001 certification

During 2007 the General Management of Dunkerque-Port decided to aim for certification regarding its **facilities for ships and river vessels**. The company achieved this goal at the end of December 2009 on the basis of the **ISO 9001** version 2008 benchmark.

This accreditation was awarded by **LRQA** (Lloyd's Register Quality Assurance) following audits conducted in October and November 2009. In line with **the strategic plan**, this certification marks a new phase in the improvement drive led for several years.

Together with the certifications already gained from partners in **Pilotage**, **Towage and Boatage**, this accreditation will guarantee the level of service expected by the customers of Dunkerque-Port and strengthen its position as a **major player** in sea and inland waterway transport, both at European level and worldwide.

Besides the professionalism of the Port's relations with external organisations, this certification will allow better internal coordination between **the Harbour Master's office, lock operators, winch operators, infrastructure maintenance personnel and support services (purchasing, IT and Human Resources).** It will thus ensure a high quality of service for ocean-going ships and river vessels using the infrastructures of Dunkerque-Port.

DOMINIQUE ARDAENS
Directrice de l'Organisation et des Ressources Humaines
Director of Organisation and Human Resources

« La certification permet d'offrir une réelle qualité de service aux navires, de professionaliser les relations entre les partenaires de la place portuaire, de contribuer à une meilleure coordination entre les services internes du Port.

Certification allows genuine quality of service to be provided for vessels, puts relations between port partners on a more professional footing and contributes to better coordination between the Port's internal departments. »

CERTIFIÉ
ACCUEIL TRAFIC
MARITIME & FLUVIAL
ISO 9001

Le plan d'aménagement et de développement durable

Sustainable development and action Plan

STÉPHANE RAISON
Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement
Director of Planning and Environment

« Dans le cadre de son plan d'aménagement et de développement durable, Dunkerque-Port s'engage dans la gestion de ses espaces naturels aux côtés de nombreux partenaires visant à conserver et à gérer la diversité des paysages, des habitats et des espèces.

As part of our sustainable development and action plan, Dunkerque-Port is committed to managing its natural areas alongside many partners whose aim is to protect and manage the diversity of landscapes, habitats and species. »

Le Port de Dunkerque occupe 17 kilomètres de façade maritime et s'étend sur un espace de plus de 7000 hectares dont 3 000 hectares sont encore disponibles pour de nouvelles activités économiques.

Le Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port a approuvé en avril 2009 un plan stratégique de développement qui prévoit le doublement des investissements sur les cinq ans à venir à concurrence de 368 M€ venant confirmer les ambitions de l'Etat et un objectif prévisionnel de trafic annuel de l'ordre de 70 MT à moyen terme.

Le projet stratégique de Dunkerque-Port s'inscrit également dans le cadre d'une politique d'aménagement et de développement durable, identifiant la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature et de conservation de la biodiversité.

Le port a décidé en juin 2009 de se doter **d'un plan d'aménagement et de développement durable (PA2D)** qui passera par quatre étapes successives :

- **Un diagnostic présentant de façon claire et objective la situation de l'aménagement durable sur son territoire associant un atlas cartographique ;**
- **L'identification des enjeux d'environnement et de développement durable et la définition des orientations fondamentales par le Conseil de Surveillance ;**
- **L'esquisse des premières mesures opérationnelles et l'orientation des décisions sur les actions du plan stratégique dans le cadre d'une approche prospective ;**
- **La déclinaison des orientations fondamentales du PA2D sur un projet complet sur lequel est menée une analyse socio-économique conforme à la déclinaison des textes nationaux.**

L'avis du Conseil de Surveillance et des tutelles pour l'adoption du PA2D par Dunkerque-Port seront ensuite requis, après une validation du document en Conseil national de la protection de la nature.

... / ...

The port of Dunkirk occupies 17 km of sea frontage and covers an area of more than 7,000 hectares, 3,000 of which are still available for new development.

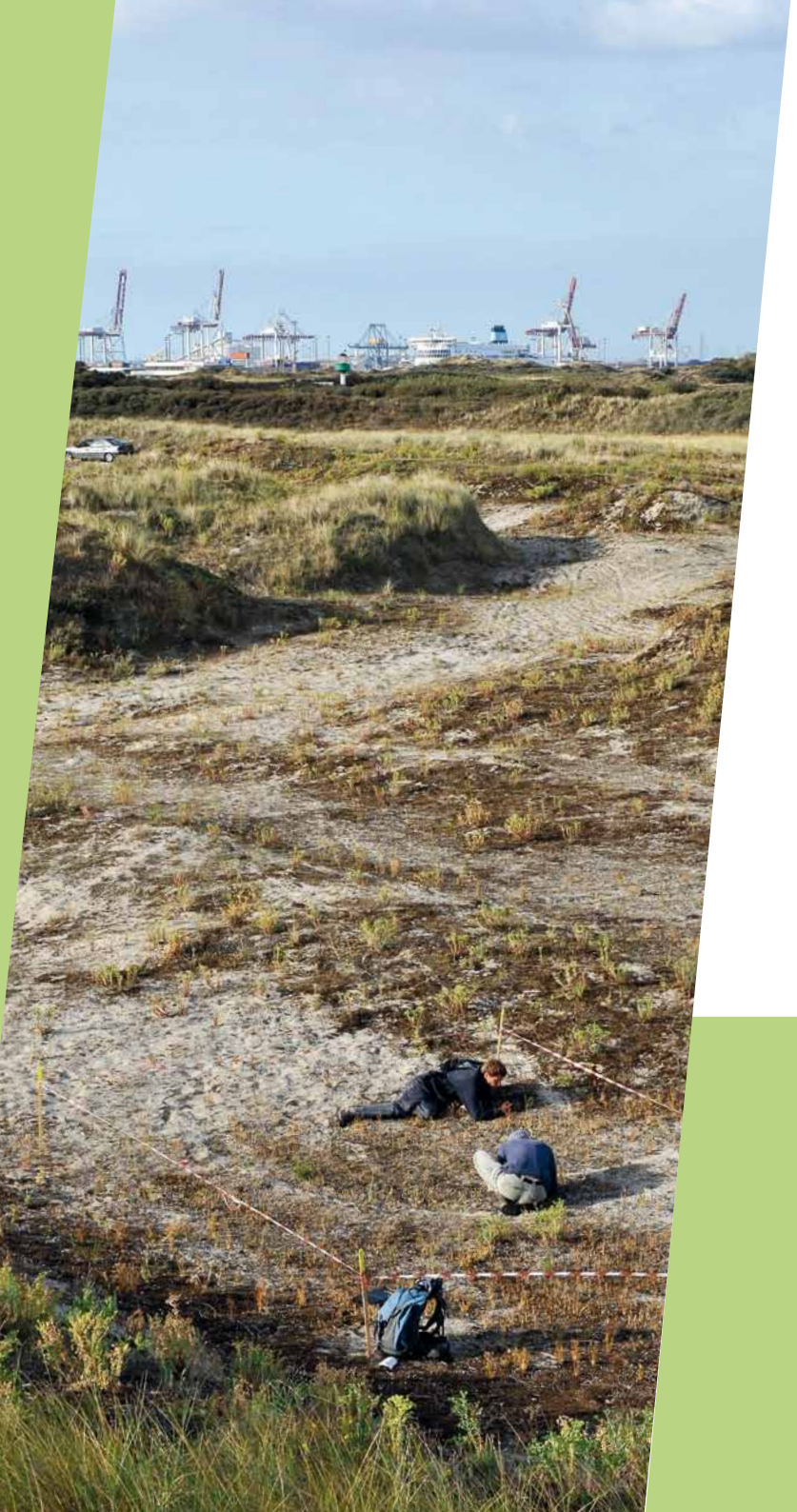
In April 2009, the Board of Trustees of Dunkerque-Port approved a strategic development plan which will mean a doubling of investments over the next five years, in an amount of 368 M€, confirming the ambitions of the State and a provisional goal of approximately 70 MT annually in the medium term. Dunkerque-Port's strategic plan also forms part of a policy of sustainable development and action, identifying the vocation of the various areas of the port and particularly those which may affect environmental protection and the preservation of biodiversity.

*In June 2009 the port decided to draw up **a sustainable development and action plan (PA2D)** which will involve four successive stages:*

- ***A diagnosis presenting, clearly and objectively, the situation of sustainable development on its territory, including a mapping atlas;***
- ***Identification of the environmental and sustainable development issues at stake, and definition of the basic guidelines by the Board of Trustees;***
- ***Drafting of the first operational measures and orientation of decisions on the actions of the strategic plan in the context of a prospective approach;***
- ***Setting out the basic guidelines of the PA2D for a complete project which will undergo a socio-economic analysis in line with national directives.***

The approval of the Board of Trustees and the supervisory authorities will then be required for Dunkerque-Port to adopt the PA2D, after the document has been validated by the National Council for the Protection of Nature.

... / ...



Les axes de réflexion pour la mise en place du PA2D reposent aujourd'hui sur 5 thèmes :

- **Thème 1 :** *La lutte contre le changement climatique, l'énergie, l'industrie ;*
- **Thème 2 :** *La dynamique urbaine, la gestion des eaux, la biodiversité, les milieux naturels et les paysages ;*
- **Thème 3 :** *La prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires ;*
- **Thème 4 :** *Les transports ;*
- **Thème 5 :** *La gouvernance locale.*

Cette démarche s'appuie, entre autres, sur un **Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN)** en cours d'élaboration. Elle est fondée sur une gestion partagée des milieux naturels, afin de disposer d'un outil d'aide à la décision pour les futurs aménagements, afin d'offrir aux clients du port des espaces modèles pour le développement économique intégrant tous les champs du développement durable.

Dans le cadre de son **plan d'aménagement et de développement durable**, Dunkerque-Port s'engage dans la gestion de ses espaces naturels, aux côtés de nombreux partenaires visant à conserver et à gérer la diversité des paysages, des habitats et des espèces.

Le Conseil Général du Nord, le Conservatoire du Littoral, le Conservatoire Botanique National de Bailleul, la Communauté Urbaine de Dunkerque, l'Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et les associations de protection de l'environnement comptent parmi les personnes publiques et partenaires associés.

Calendrier de la démarche

Les inventaires faune flore et habitats sur l'ensemble du territoire portuaire sont achevés depuis décembre 2008. Ils font désormais l'objet d'une mise à jour pluriannuelle. La réflexion en 2009 sur le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) a permis de définir les enjeux environnementaux à croiser au plan d'aménagement projeté et d'établir progressivement une stratégie de développement durable intégrant la conservation de la biodiversité.

L'élaboration de l'atlas cartographique de l'état de l'aménagement et de l'environnement sur la circonscription du port est lancée depuis décembre 2009 et alimentera les travaux du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D) initié officiellement le 21 janvier 2010.

Reflection on the implementation of the PA2D now addresses five topics:

- ***Topic 1:*** *Combating climate change, energy, industry;*
- ***Topic 2:*** *Urban dynamics, management of water, biodiversity, the natural environments and landscapes;*
- ***Topic 3:*** *Prevention of natural, technological and health risks;*
- ***Topic 4:*** *Transport;*
- ***Topic 5:*** *Local governance.*

This approach is based, among other things, on a ***Natural Heritage Master Plan (SDPN)*** *which is currently being drawn up, and on the shared management of the natural environments, in order to have a decision-making tool for future action in order to present the port's customers with model areas for economic development, incorporating all aspects of sustainable development.*

In the context of its ***sustainable development and action plan****, Dunkerque-Port is committed to managing its natural areas alongside many partners whose aim is to preserve and manage the diversity of landscapes, habitats and species.*

Partner entities include the Nord General Council, the Coastal Protection Board (Conservatoire du littoral), the Bailleul National Botanical Conservatory, Dunkirk Urban Community, the Flanders-Dunkirk Region Town Planning and Development Agency, the Regional Department for the Environment, Development and Housing, and environmental protection associations.

The Plan's Schedule

The inventories of the fauna, flora and habitats for the entire port territory were completed in December 2008 and will now be updated year by year.
Reflection on the Natural Heritage Master Plan (SDPN) in 2009 served to identify the environmental issues to be integrated into with the development plan, and will allow the gradual definition of a sustainable development strategy incorporating the preservation of biodiversity.

Mapping of the environment and development situation within the port's area began in December 2009 and will inform the work of the Sustainable Development and Action Plan (PA2D) which was officially launched on 21 January 2010.

Plan de relance de l'économie : un effet d'entraînement

Economic recovery plan: creating an impetus

PHILIPPE de PLACE
Directeur de l'Exploitation
Operations Director

« En fonction des contraintes de planning et de la typologie des travaux retenus pour les ports, Dunkerque-Port a opté pour des opérations d'amélioration de taille moyenne réalisables rapidement.

Based on the constraints of scheduling and type of works selected for the ports, Dunkerque-Port decided on medium-scale improvement operations which could be completed rapidly. »

Le plan de relance de l'économie concerne des projets répartis sur l'ensemble du territoire français, choisis pour leur capacité à démarrer rapidement afin d'accélérer l'activité et favoriser l'embauche. L'effet secondaire recherché est un effet d'entraînement destiné à générer d'autres investissements.

Au titre du chapitre entretien portuaire, les opérations retenues visent à renforcer la sécurisation et la fiabilisation des accès aux ports en accélérant les travaux sur les jetées, les quais et leurs équipements, les écluses, les réfections de terre-pleins, la construction et l'aménagement de voiries et les voies ferrées portuaires.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (C.I.A.C.T.) du 2 février 2009 a décidé que sept ports métropolitains (Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Marseille, Le Havre, Nantes-Saint Nazaire, Rouen) et les ports d'Outre-Mer bénéficieraient d'une enveloppe de 50 M€ au titre du plan de relance de l'économie. Une subvention de 6 M€ a été attribuée à Dunkerque-Port, sous réserve que les travaux soient totalement réalisés à la date du 31 décembre 2009.

Le Conseil de Surveillance du 3 avril 2009 a porté le montant total des investissements programmés à 8 M€, soit une contribution complémentaire de Dunkerque-Port de 2 M€ par rapport au montant de la subvention de l'Etat (6 M€).

... / ...

The economic recovery plan includes projects throughout France, chosen for their capacity to start up rapidly in order to boost activity and promote employment. The secondary aim is to create an impetus that will generate further investment.

In the Port Maintenance section, the operations were chosen to reinforce the safety and reliability of access to the ports by accelerating work on piers, quays and their facilities, locks, renovation of wharf storage areas, and the construction and improvement of port railways and roads.

On 2 February 2009 the Interministerial Committee for Territorial Development and Competitiveness (CIACT) decided that seven ports of mainland France - Bordeaux, Dunkirk, La Rochelle, Marseille, Le Havre, Nantes-Saint Nazaire and Rouen - and the French Overseas ports would be allocated an envelope of 50 M€ as part of the economic recovery plan. Dunkerque-Port was awarded a grant of 6 M€, on condition that the works were completed in full by 31 December 2009.

At their meeting on 3 April 2009, the Board of Trustees increased the total scheduled investment to 8 M€, that is, an additional 2 M€ contributed by Dunkerque-Port on top of the State grant (6 M€).

... / ...

MISE AUX NORMES DE SÉCURITÉ DES VOIRIES PORTUAIRES :

Les principaux travaux réalisés ont porté sur la réfection de la route entre les postes ISPS 1 et ISPS 2, la route de Mardyck, la rue du Comte Jean, la route du Fossé Défensif entre ISPS 2 et la Chaussée des Darses, la route du Pont Noir et la route de la Maison Blanche.

RÉPARATION ET REMISE EN ÉTAT DES QUAIS :

Parmi les travaux réalisés en 2009 : la protection anticorrosion des quais en palplanches métalliques par la pose d'anodes sacrificielles; la réparation du quai de l'Escaut; la remise en état du Freycinet II, dans sa partie maintenue en exploitation.

RÉNOVATION DES ÉCLUSES MARITIMES :

- Ecluse De Gaulle ;
- Station de pompage de l'Écluse De Gaulle ;
- Ecluse Watier ;
- Ecluse de Mardyck ;
- Elimination des transformateurs au pyralène sur le secteur De Gaulle et Watier;
- Réhabilitation des systèmes de conduite des écluses, ponts mobiles et passerelles.

... /...

► *SAFETY COMPLIANCE OF PORT ROADS:*

The main works carried out concerned the repair of the road between Posts ISPS 1 and ISPS 2, the Mardyck road, Comte Jean Road, the Fossé Défensif road between ISPS 2 and Chaussée des Darses, the Pont Noir road and the Maison Blanche road.

► *RESTORATION AND REPAIR OF QUAYS:*

The main works carried out in 2009 consisted of corrosion protection for metal-structure quays by the installation of sacrificial anodes, repair of the Escaut quay, and the repair of the part of Freycinet II maintained in operation.

► *RENOVATION OF SEA LOCKS:*

- *De Gaulle lock ;*
- *De Gaulle lock pumping station ;*
- *Watier lock: renovation of trolleys 1 and 7 ;*
- *De Mardyck lock ;*
- *Removal of pyralene transformers in the De Gaulle and Watier sector ;*
- *Rehabilitation of control systems of locks, drawbridges and walkways.*

... /...

Le faisceau ferrovaire de Loon.
The Loon rail sidings.

► RÉNOVATION DE LA VOIE FERRÉE DES HUTTES :

Le portage de la première phase de l'opération régénération de la voie des Huttes s'est effectuée au titre du plan de relance de l'économie. L'intervention s'est déroulée entre le faisceau de Loon et le faisceau du Colombier sur environ 4 km (dépose complète de la voie actuelle et pose de rails de réemploi sur traverses en bois).

Au final, grâce au plan de relance de l'économie, Dunkerque-Port a pu mener en totalité sur l'année 2009 une opération majeure de remise à niveau de ses équipements. Quelques indicateurs donnent la mesure des opérations réalisées :

- **Protection des quais en palplanches** par la pose d'anodes sacrificielles : 9 quais traités représentant un linéaire de près de 2 700 mètres ainsi que les postes Ro-Ro ;
- **Réparation et peinture anticorrosion du quai de l'Escaut** : 450 mètres de quai traités ;
- **Réparation du Freycinet 11** : travaux de parement du quai dans sa partie maintenue en exploitation, soit 300 mètres de quai ;
- **Réfection des voiries portuaires** : 5 900 mètres de chaussées traitées ;
- **Travaux de remise en état et de maintenance mécanique et électrique** sous les écluses De Gaulle, Watier, la station de relevage de De Gaulle ainsi que le remplacement des transformateurs au pyralène sur les écluses maritimes ;
- **Régénération de la voie ferroviaire des Huttes** sur le premier tronçon, d'une longueur de 4 kilomètres ■

► *RENOVATION OF HUTTES RAILWAY LINE:*

The first phase of operations to renovate the Huttes line was funded as part of the economic recovery plan. The operation was carried out over approximately 4 km between the Loon sidings and the Colombier sidings (completely removing the present line and installing re-lay rails on wooden sleepers).

Thanks to the economic recovery plan, in 2009 Dunkerque-Port was able to carry out a major repair and renovation operation for its facilities. A few indicators will give the measure of the operations achieved:

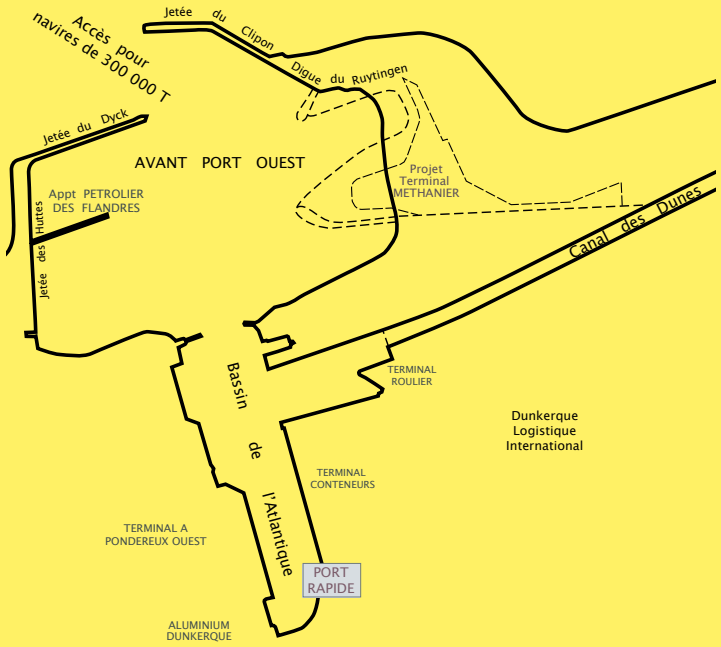
- ***Protection of metal-structure quays*** *by the installation of sacrificial anodes: nine quays treated, representing a total length of nearly 2,700 metres, as well as the Ro-Ro berths;*
- ***Repair and anticorrosion painting of the Escaut quay:*** *450 metres of quay treated;*
- ***Repair of Freycinet 11:*** *facing of the part of the quay maintained in operation, i.e. 300 metres of quay;*
- ***Repair of port roads:*** *5,900 metres of roadway treated;*
- ***Mechanical and electrical maintenance and repair works*** *below the De Gaulle and Watier locks, the De Gaulle pumping station, and replacement of the pyralene transformers for the sea locks;*
- ***Renovation of the first section of the Huttes railway line****, for a distance of 4 km* ■

norfolkline.com
VISBEEN
MAERSK
MAERSK
MAERSK SEALAND
CMA CGM
CMA CGM
CMA CGM
IMTC
IMTC
MAERSK
MAERSK SEALAND
CMA CGM
CMA CGM
CMA CGM
CMA CGM
MAERSK SEALAND

LE PORT OUEST - *WESTERN PORT*

Directement relié à la mer, le Port Ouest permet les escales rapides des plus grands porte-conteneurs, de tous les types de navires rouliers et l'accès aux grands vraquiers (pétroliers, charbonniers, minéraliers) **jusqu'à 20 mètres de tirant d'eau.**
A proximité immédiate des terminaux conteneurs et roulier, **une zone de plus de 200 hectares** est entièrement dédiée à la **logistique, l'entreposage et la distribution**.

With a direct link to the sea, *the Western Port allows fast calls by the largest container ships and all types of Ro-Ro vessels, and provides access for large bulk carriers (tankers, colliers and ore carriers)* ***with draughts of up to 20 metres.***
Immediately next to the container and Ro-Ro terminals is ***an area of more than 200 hectares****, entirely dedicated to* ***logistics, storage and distribution.***



Le terminal à Pondéreux Ouest	40	Western bulk terminal
Le terminal à conteneurs	42	Container terminal
Le terminal roulier	46	Ro-Ro terminal
La zone logistique	48	Logistics zone
Le projet de terminal méthanier	52	The LNG project

SEA-BULK
SEA-BULK
ANNY PETRAKIS
ANNY PETRAKIS
CARLEARD

Le terminal à Pondéreux Ouest
Western Bulk Terminal

Ce terminal, **spécialisé dans l'accueil des grands minéraliers ou charbonniers** de 180 000 T, est géré par l'opérateur unifié SEA-Bulk. Les produits déchargés sur le site utilisent le mode ferroviaire ou la voie d'eau pour l'acheminement vers les usines et les centrales de l'intérieur de la France, mais également le cabotage maritime pour le transbordement de charbon à destination des centrales électriques de Grande-Bretagne. L'année 2009 a été marquée par la crise de la sidérurgie. Le trafic s'est limité à 5,1 MT alors que **ce terminal traite habituellement 9 MT de minerais et de charbon** ■

*This terminal, **specialising in the accommodation of large ore carriers or colliers** of 180,000 T, is managed by the unified operator SEA-Bulk. The products discharged in the terminal are forwarded by rail or inland waterway to factories and plants within France, or by coastal shipping for the transshipment of coal to power plants in Great Britain. The crisis in the steel industry had a significant impact in 2009. Traffic was down to 5.1 MT; **this terminal usually processes 9 MT of mineral ore and coal*** ■

Le terminal à conteneurs

The container terminal

LE TERMINAL À CONTENEURS - *THE CONTAINER TERMINAL*

Disposant de près de **2000 mètres de linéaire de quai,** le terminal à conteneurs NFTI peut recevoir des porte-conteneurs **jusqu'à 16,50 m de tirant d'eau**. Il peut accueillir simultanément trois porte-conteneurs Super post-Panamax. Après la mise en place de deux nouveaux portiques Super post-Panamax fin 2008, complétant les trois structures du même type déjà en service le long du quai en eau profonde, l'année 2009 a été caractérisée par d'importants travaux de rénovation de terre-pleins. 15 hectares rénovés se sont ainsi ajoutés aux 16 hectares livrés fin 2008. Mi-2009, afin d'optimiser l'exploitation du terminal à conteneurs et suite à l'extension des terre-pleins, les trois parcs reefers existants (soit 700 prises) ont été déplacés sur deux nouvelles zones d'implantation.
Relié à la zone Caraïbe, au Pacifique Sud, à la Côte est des USA, à la Côte Occidentale d'Afrique, à l'Asie, **le terminal à conteneurs offre également de nombreuses possibilités via le feedering** ▪

DANIEL DESCHODT
Directeur Commercial
Commercial Director

Les conteneurs ont fini l'année 2009 pratiquement à stabilité, avec une progression de 7,5 % en ce qui concerne les conteneurs pleins, grâce notamment au développement du short sea autour des trafics de produits frais (Maroc, Russie...) et à la bonne tenue des trafics Nord-Sud.

At the end of 2009, container traffic was virtually unchanged, with 7.5% growth for full-load containers, due especially to the development of short sea shipping of fresh produce (Morocco, Russia, etc.) and north-south traffic holding up well.

*Boasting nearly **2,000 metres of quay**, the NFTI container terminal can berth container ships **with draughts of up to 16.50 m**. It can accommodate three Super post-Panamax container ships simultaneously. After the installation of two new Super post-Panamax gantry cranes at the end of 2008, added to the three structures of the same type already in service along the deepwater quay, 2009 saw major works undertaken to renovate the wharf storage areas. 15 hectares of renovated areas were added to the 16 hectares delivered in late 2008. In mid-2009, to optimise the operation of the container terminal, and following the expansion of the storage areas, the three existing reefer parks (700 power points) were relocated to two new areas.*
*With links to the Caribbean, the South Pacific, the East Coast of the USA, the West Coast of Africa, and Asia, **the container terminal also offers many possibilities through the use of feedering** ▪*

Après **douze années de collaboration étroite entre la Guadeloupe et la Martinique** pour le transport réfrigéré des bananes, Dunkerque-Port et l'Union des Groupements des Producteurs de Bananes de Guadeloupe & Martinique (UGPBAN) ont souhaité renforcer leur partenariat par **la signature d'une nouvelle charte** (ce trafic représente un tonnage annuel de l'ordre de 300 000 T pour Dunkerque-Port). Réunissant les professionnels de la filière, le document a été paraphé au cours de la mission commerciale aux Antilles emmenée mi-janvier 2010 par Martine Bonny, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port. Cette charte prévoit notamment d'assurer **une garantie de qualité lors des opérations de déchargement des bananes à Dunkerque** ; elle tend également à mettre en place des plans de progrès identifiés comme pertinents en matière de développement durable.

*After **12 years of close cooperation between Guadeloupe and Martinique** in the refrigerated carriage of bananas, Dunkerque-Port and the Guadeloupe & Martinique Banana Producers' Associations' Union (UGPBAN) have decided to reinforce their partnership **by signing a new charter**. This traffic accounts for an annual tonnage of approximately 300,000 T for Dunkerque-Port. Bringing together the professionals of the sector, the document was signed during a trade mission to the Caribbean in mid-January 2010, led by Martine Bonny, Chair of the Executive Committee at Dunkerque-Port. The primary purpose of the charter is **to guarantee quality during banana unloading operations in Dunkirk**; it is also intended to put in place progress plans identified as relevant in terms of sustainable development.*

Développement et consolidation de l'activité deep sea
Development and consolidation of the deep sea business

Escale d'un navire MSC.
Stopover of an MSC vessel

Le service conteneurs MAERSK WAF 6 (West Africa 6) de MAERSK LINE touche Dunkerque en premier port à l'import (importations de bananes du Cameroun et d'ananas de Côte d'Ivoire).

Since December 2009, the MAERSK LINE container service MAERSK WAF 6 (West Africa 6) has had Dunkirk as its first import port (importing bananas from Cameroon and pineapples from Côte d'Ivoire).

Développement du trafic short sea
Development of short sea traffic

Ligne directe sur la Russie.
Direct line to Russia.

Escale du service hebdomadaire IMTC Agadir-Dunkerque.
Stopover of the daily IMTC Agadir-Dunkirk service.

Liaison MARFRET fluvio-feeder
MARFRET fluvio-feeder connection

La Route de la Maison Blanche, axe majeur pour Dunkerque-Port reliant le terminal roulier à l'autoroute A16 et qui voit passer en moyenne 1600 poids lourds par jour et par sens, a fait l'objet d'une importante réfection en 2009. Les travaux s'inscrivaient dans le cadre du Plan de relance gouvernemental et dans le programme d'amélioration des voiries portuaires mené par Dunkerque-Port depuis 5 ans.

The Maison Blanche road, an important highway for Dunkerque-Port linking the Ro-Ro terminal with the A16 motorway, which carries an average of 1,600 HGVs a day in each direction, underwent major repairs in 2009. The work was part of the government's Recovery Plan and the port roads improvement programme which Dunkerque-Port has been conducting for the past five years.

Le terminal roulier
The Ro-Ro terminal

La crise a entraîné un ralentissement des échanges avec la Grande-Bretagne en 2009. Le trafic roulier accuse ainsi une légère baisse de trafic de 2% pour un tonnage de 12,5 MT, pour 551 062 véhicules fret (- 3%), 806 695 véhicules de tourisme (+ 16%) et 2 422 334 passagers (+ 9%).
Un nouveau record de passagers et chauffeurs a été battu. En 2010 NORFOLKLINE et Dunkerque-Port vont démarrer une activité de transbordement d'autocars avec passagers ■

The crisis led to a downturn in trade with Great Britain during 2009. Ro-Ro traffic showed a slight drop of 2% with a tonnage of 12.5 MT, 551,062 freight vehicles (down 3%), 806,695 passenger vehicles (up 16%) and 2,422,334 passengers (up 9%).
Passenger and driver traffic broke a new record. *For 2010, NORFOLKLINE and Dunkerque-Port will start the transhipment of passenger coaches* ■

L'année 2009 a notamment été marquée par des travaux d'amélioration de la signalétique menant au terminal roulier : installation de totems à vocation touristique sur la Route de la Maison Blanche, mise en place de panneaux d'affichage, réfection du tracé de parkings d'attente, etc. Ces travaux ont été menés en partenariat par la Communauté Urbaine de Dunkerque, Dunkerque-Port et NORFOLKLINE.

The year 2009 saw works carried out to improve signing to the Ro-Ro terminal: tourist totems set up on the Maison Blanche road, installation of display panels, improvement of traffic routing / renewal of markings in car parks, etc. These works were carried out in partnership by Dunkirk Urban Community, Dunkerque-Port and NORFOLKLINE.

La zone logistique
The logistics zone

PIERRE JOLY
Directeur de la Stratégie et du Développement
Strategy and Development Director

Dunkerque bénéficie d'avantages déterminants pour accueillir les activités de distribution. Les entrepôts logistiques sont situés à proximité immédiate du terminal à conteneurs et des services Ro-Ro sur la Grande-Bretagne.

Dunkirk offers outstanding advantages for distribution businesses. The logistics warehouses are very close to the container terminal and the Ro-Ro services to Great Britain.

Idéalement situé à proximité de la métropole lilloise, au cœur du triangle Londres-Paris-Bruxelles et d'**un marché de plus de 100 millions de consommateurs**, Dunkerque met à profit sa situation géographique et son excellente desserte routière et ferroviaire pour développer les activités de logistique-distribution en site portuaire. Son emplacement géographique est idéal pour desservir Londres et le Sud-Est de l'Angleterre, le Benelux et le quart Nord-Est de la France. **Dunkerque est un centre majeur pour la distribution** des fruits et autres marchandises importés par voie maritime et pour la distribution vers la Grande-Bretagne. Sur l'ensemble de la zone logistique de Dunkerque, toutes les opérations sous entrepôts privés sont exécutées par le personnel de l'exploitant. **Plus de 120 000 m² d'entrepôts** sont déjà implantés au Port Ouest.

TAILLIEU LOGISTIQUE NORD (TLN)

Belle performance pour ce nouveau logisticien qui a pu remplir ses surfaces de 3 000 m² dès la première année d'exploitation. Les perspectives de développement sont bien réelles grâce aux deux phases supplémentaires de 6 000 m² chacune.

« QUAIS DE L'ATLANTIQUE »

Le 1er entrepôt de 20 000 m² développé par le promoteur KIC Immobilier et l'investisseur FONCIÈRE EUROPE LOGISTIQUE a été livré en 2009. Les nombreuses marques d'intérêt durant la commercialisation vont permettre le lancement de la deuxième phase de 20 000 m² additionnels dès l'obtention du permis de construire et des autorisations ▪

... / ...

*Ideally situated near the city of Lille, in the heart of the London-Paris-Brussels triangle and **a market of more than 100 million consumers**, Dunkirk has made the most of its geographic location and its excellent road and rail links to develop logistics and distribution activities in the port. Its geographic location is ideal for serving London and south-east England, Benelux and north-eastern France. **Dunkirk is a major centre for the distribution** of fruit and other goods imported by sea and for distribution to Great Britain. Throughout the Dunkirk logistics area, all operations in private warehouses are carried out by the operator's own staff. **More than 120,000 m² of warehouses** are already installed at the Western Port.*

TAILLIEU LOGISTIQUE NORD (TLN)

Excellent performance by this new logistics company which filled its 3,000 m² of warehouse space in the first year of operation. There are real development prospects with two additional phases of 6,000 m² each.

"QUAIS DE L'ATLANTIQUE"

*The first 20,000 m² warehouse developed by the promoter KIC Immobilier and the investor **Foncière Europe Logistique** was delivered in 2009. The many expressions of interest during the marketing phase will allow the launch of the second phase with a further 20,000 m² as soon as the planning permissions and permits have been obtained ▪*

... / ...

1 Dunfresh
Entrepôt sous température dirigée, spécialisé dans la logistique des fruits et légumes (26 000 m²).
Temperature-controlled warehouse specialising in fruit and vegetable logistics (26,000 sqm).

2 Banalliance
Entrepôt sous température dirigée, spécialisé dans la logistique de la banane (5 000 m²).
Temperature-controlled warehouse specialising in banana logistics (5,000 sqm).

3 Dunfrost
Entrepôt frigorifique en froid négatif (40 000 m²).
A sub-zero refrigerated warehouse (40,000 sqm).

4 DailyFresh Logistics
Entrepôt spécialisé dans la logistique des produits frais (6 000 m²).
Warehouse specialising in fresh produce logistics (6,000 sqm).

6 MGF Logistique
Deux entrepôts de 20 000 m² au total (empotage et dépotage de conteneurs - Stockage de marchandises diverses).
Two warehouses with a total of 20,000 sqm (container filling and emptying - Storage of various goods).

7 DK 1
Entrepôt de 18 600 m² avec embranchement fer sous auvent (en cours de classement ICPE pour les rubriques 1510 -1530).
18,600 sqm warehouse with rail link beneath canopy (ICPE classification pending for sections 1510 -1530).

8 Omka
Entrepôt de 10 000 m² (réception, import et distribution de conserves de thon).
10,000 sqm warehouse (goods inwards, canned tuna importing and distribution).

9 Taillieu Logistique Nord
Entrepôt de 3 000 m² conçu pour stocker jusqu'à 8,80 m en hauteur.
3,000 sqm warehouse designed to store up to a height of 8.80 m.

5 Quai de l'Atlantique
Entrepôt de 20 000 m² divisible en 2 cellules de 10 000 m².
20,000 sqm warehouse which can be split into 2 10,000 sqm cells.

Le projet de Terminal méthanier
The LNG project

MICHEL DELEBARRE
Ancien Ministre d'Etat - Député-Maire de Dunkerque
Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque
Former Minister of State - MP and Mayor of Dunkirk
Chairman of Dunkirk Urban Community

« *Nous espérons que le projet d'implantation du terminal méthanier trouvera sa concrétisation en 2010. Il faut souligner la forte mobilisation des acteurs de la place portuaire autour de ce projet qui a été débattu de façon exemplaire avec la population. L'accueil de ce terminal est la confirmation de la vocation industrielle et énergétique du territoire dunkerquois.*

We hope that the LNG terminal installation project will become a reality in 2010. We must stress the strong mobilisation of the entire port community for this project, which formed the subject of an exemplary public consultation. The arrival of this terminal confirms the vocation of the Dunkirk area in industry and energy. »

Dunkerque-Port a retenu en 2006, à l'issue d'un appel à projet, **la candidature d'EDF pour la construction et l'exploitation d'un Terminal Méthanier** sur le site du Clipon. Ce projet a fait l'objet d'un débat public fin 2007 pour les deux Maîtres d'ouvrage.

Suite à ce débat public, **un programme de mesures d'accompagnement et compensatoires** a été publiquement présenté (notamment lors de l'annonce des maîtres d'ouvrage en juillet 2008). Ce programme, jugé pertinent et complet à l'époque par les différents acteurs du territoire, est aujourd'hui considéré comme finalisé. C'est sur cette base que Dunkerque LNG et Dunkerque-Port ont poursuivi la réflexion avec les acteurs concernés afin que l'ensemble des mesures qui le composent soient prêtes à être lancées au moment de la décision d'investissement des maîtres d'ouvrage. Dunkerque LNG et Dunkerque-Port sont particulièrement vigilants à ce que l'ensemble des mesures répondent en toute cohérence à l'impact du projet tant environnemental que sur le plan des usages et à son intégration dans son environnement, notamment en bénéficiant au territoire dans son ensemble. C'est ainsi, par exemple, que les Maîtres d'ouvrage ont fait évoluer l'implantation du projet qui initialement prévoyait une extension côté Est, et qui dorénavant se traduit par un rechargement côté Avant-Port Ouest, n'impactant plus du tout la zone de nidification des sternes naines (plus de 25% de la population française nidifie sur le secteur du Clipon) ni la dépression à salicornes d'Europe :

Le programme des mesures d'accompagnement se décompose en deux volets :

- **des mesures compensatoires environnementales** destinées à compenser l'impact du projet sur la faune, la flore et les habitats naturels ; ces mesures ont été élaborées avec l'aide d'un comité d'experts environnementaux reconnus, issus des collectivités territoriales et du milieu universitaire,
- **des mesures d'accompagnement économique du projet** : dans ce domaine, l'engagement d'une démarche de territoire est recherché, associant d'autres industriels concernés par la problématique aux côtés de Dunkerque LNG.

... /...

*In 2006, following a call for projects, Dunkerque-Port **selected EDF to build and operate an LNG terminal** on the Clipon site. This project formed the subject of a public debate at the end of 2007 for the two contracting authorities.*

*Following this public debate, a **programme of accompanying and compensatory measures** was presented publicly (at the time of the contracting authorities' announcement in July 2008). This programme was deemed relevant and complete at the time by the various stakeholders in the area, and is now considered as finalised. It formed the basis of continued discussions by Dunkirk LNG and Dunkerque-Port with the stakeholders concerned, so that all the measures making up the programme would be ready to be launched as soon as the contracting authorities decided on their investment.*
Dunkirk LNG and Dunkerque-Port are closely monitoring the relevance of all the measures as regards the project's impact, both environmentally and in terms of the planned usage and its integration in its environment, as well as its benefits to the area as a whole. For example, the contracting authorities have altered the layout of the project which originally planned for an extension on the eastern side; this has now been moved to the Western Outer Port so that it no longer has an impact on any of the area used for nesting by the little tern (more than 25% of the French little tern population nests in the Clipon sector) or the glasswort depression.

The programme of accompanying measures is in two parts :

- ***compensatory environmental measures** designed to compensate for the project's impact on fauna, flora and natural habitats; these measures have been drawn up with the help of a committee of recognised environmental experts drawn from the local and regional authorities and the university,*
- ***accompanying economic measures** : in this respect, the aim is for a local approach, involving other industries concerned by the issue alongside Dunkirk LNG.*

... /...

D'autres espèces, en nombre limité, étant impactées, **une procédure de dérogation à la destruction d'habitats d'espèces protégées a été engagée par Dunkerque-Port**, qui, après plusieurs passages en Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel et en Conseil National de Protection de la Nature, a obtenu l'arrêté de dérogation au titre de l'article L411-2 du Code de l'Environnement, le 31 juillet 2009. Un comité présidé par le Sous-Préfet de Dunkerque auquel participent les associations environnementales du territoire se réunit régulièrement afin d'**assurer le suivi de la mise en œuvre de ces mesures.**

La première mesure de l'arrêté consiste **à déplacer et à réensemencer à titre expérimental par prélèvement de graines** les espèces végétales suivantes : sagines noueuses et gnaphales jaunâtres, et à capturer et relâcher l'espèce animale : Lézard Vivipare sur des habitats appropriés à son maintien. Les opérations de transfert des espèces végétales ont été évaluées (conformément à l'arrêté préfectoral) sous l'autorité scientifique du Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul et avec l'appui scientifique des experts du Conseil Général du Nord et du bureau d'études TBM. Les premiers prélèvements ont été minutieusement réalisés par une équipe du Conservatoire Botanique National de Bailleul. **Les quelques centaines de graines ainsi récoltées seront conservées dans des congélateurs**. Fort des essais de zones humides réalisés avec succès depuis deux ans sur le Clipon (12 dépressions toutes spontanément colonisées par les deux espèces concernées), Dunkerque-Port envisage à présent de créer très prochainement **de nouvelles dépressions dunaires humides** dans une zone de 35 ha située à l'Est de l'emplacement du projet de Terminal Méthanier, de manière à y semer les graines prélevées. Un suivi sera ensuite mis en place pour évaluer l'effectivité de ces mesures.

Nouvelles dépressions dunaires humides dans une zone de 35 ha située à l'Est de l'emplacement du projet de Terminal Méthanier.

New wetland dune depressions in an area of 35 hectares to the east of the planned location of the LNG Terminal.

As a limited number of other species were affected, ***Dunkerque-Port applied for a derogation from the law on the destruction of habitats of protected species.*** *After several submissions to the Regional Scientific Committee for the Natural Heritage and the National Council for the Protection of Nature, Dunkerque-Port obtained the waiver order on 31 July 2009, pursuant to Article L411-2 of the Environment Code. A committee, chaired by the Sub-Prefect of Dunkirk and including the area's environmental associations,* ***meets regularly to monitor the implementation of these measures.***

The first measure of the order concerned ***the relocation and experimental re-sowing by seed collection of the plant species*** *Knotty Pearlwort and Jersey Cudweed, and the capture and release of the animal species Common Lizard into habitats suitable for its continued existence. In compliance with the prefectural order, the operations for transfer of the plant species were assessed under the scientific authority of the Regional Phytosociology Centre and the Bailleul National Botanical Conservatory, and with scientific support from experts of the Nord General Council and the TBM design office. The first seeds were carefully collected by a team from the Bailleul National Botanical Conservatory.* ***The few hundred seeds collected will be preserved in freezers.*** *Following successful tests in wetlands in the Clipon area over the past two years (12 depressions, which have all been spontaneously colonised by the two species concerned), Dunkerque-Port now plans, in the very near future,* ***to create new wetland dune depressions*** *in an area of 35 hectares to the east of the planned location of the LNG Terminal, where the seeds collected will be sown. A monitoring system will then be set up to assess the effectiveness of these measures.*

Vue d'implantation du terminal méthanier.

View of the LNG terminal.

En parallèle, Dunkerque-Port a lancé début 2009 la procédure administrative relative à « la loi sur l'eau », nécessitant une enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 21 novembre 2009. La Commission d'enquête publique a rendu son rapport à la Préfecture début 2010 ; il devrait être suivi d'un arrêté préfectoral courant premier semestre 2010.

Les objectifs de l'opérateur Dunkerque LNG étant **de mettre en service le Terminal Méthanier en 2014**, Dunkerque-Port a également anticipé le lancement de ses appels d'offres de travaux, en vue de construire les infrastructures pour **accueillir les plus grands méthaniers du monde** et à Dunkerque LNG d'installer son usine de re-gazéification.

Les Maîtres d'ouvrage devraient prendre la décision de réaliser ce projet avant la fin du premier semestre 2010 ■

In parallel, in early 2009 Dunkerque-Port filed an administrative permit application regarding the "water law". This necessitated a public inquiry which was held from 7 October to 21 November 2009. The Commission for Public Debate submitted its report to the Prefecture at the beginning of 2010; it should be followed by a prefectural order during the first half of 2010.

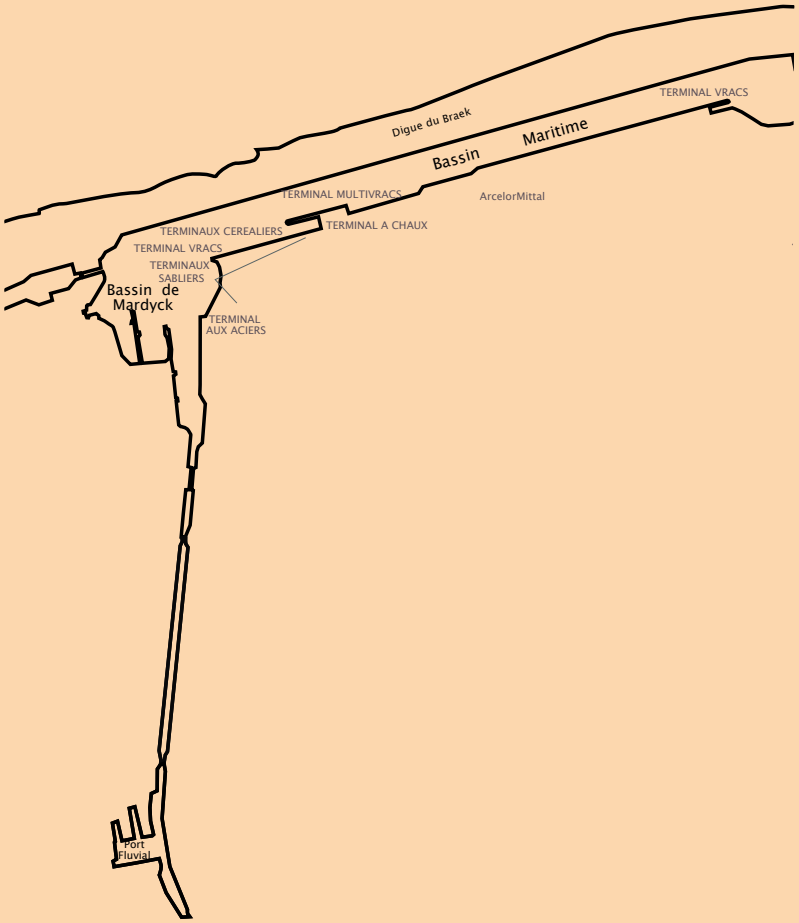
*As the operator Dunkirk LNG aims **to commission the LNG Terminal in 2014**, Dunkerque-Port has also brought forward the issuing of its calls for tenders for construction of the infrastructures **to accommodate the world's largest LNG tankers** and to install its regasification plant at Dunkirk LNG.*

The contracting authorities should decide to carry out this project before the end of June 2010 ■

PORT CENTRAL - *CENTRAL PORT*

Le Port Central, accessible par l'Ecluse De Gaulle aux navires de 14, 20 mètres de tirant d'eau, est **le siège de nombreuses industries**. Il regroupe **les terminaux pétrochimiques, céréaliers, aciers, multivracs**, ainsi que le **site de réception de matières premières** pour le compte de l'usine sidérurgique ArcelorMittal.

Accessible to ships with draughts of 14.20 metres via the De Gaulle lock, ***the Central Port is the location for many industries****. It includes* ***the petrochemical, grain, steel and multibulk terminals****, as well as the* ***reception facility for raw materials*** *for the ArcelorMittal steel works.*



Le secteur pétrochimique	60	Petrochemical sector
Le terminal aux aciers	62	Steel terminal
Les terminaux céréaliers	64	Grain terminals
Le terminal ArcelorMittal	66	ArcelorMittal terminal
Les terminaux multivracs	68	Multibulk terminals
Une industrie dynamique	72	A dynamic industry

Le secteur pétrochimique
Petrochemical sector

Deux usines du secteur pétrochimique sont installées sur le Port Central.

La raffinerie TOTAL dispose d'appontements destinés à la réception et à l'expédition des produits pétroliers raffinés. Elle est reliée par pipeline à l'Appontement Pétrolier des Flandres situé au Port Ouest, où escalent les navires de pétrole brut. En raison de la suspension de sa production en septembre 2009, son trafic n'a été que de 7,6 MT au lieu de 10 MT en année normale.

Sur le site voisin, le vapocraqueur de POLIMERI EUROPA utilise ses propres équipements pour transformer les produits pétroliers qu'il reçoit en éthylène et propylène. Ce site a traité, en 2009, l'équivalent de 1,2 MT ■

Two petrochemical plants are installed *in the Central Port. The TOTAL refinery has wharfs for the reception and shipment of refined petroleum products. It is connected by pipeline to the Flanders Oil Wharf (Appontement Pétrolier des Flandres) in the Western Port, where crude oil tankers call. Due to the suspension of production in September 2009, traffic was only 7.6 MT compared to 10 MT in a normal year.*

On the neighbouring site, the POLIMERI EUROPA steam cracking unit uses its own facilities to convert the petroleum products it imports into ethylene and propylene. The facility handled the equivalent of 1.2 MT in 2009 ■

Le terminal aux aciers
Steel terminal

LE TERMINAL AUX ACIERS - *THE STEEL TERMINAL*

Spécialisé dans les expéditions d'aciers, le Port de Dunkerque dispose d'un **terminal dédié aux trafics de coils, bobines, plaques et brames,** à proximité d'un complexe sidérurgique majeur du groupe ArcelorMittal. Compte tenu de la conjoncture qui a frappé la sidérurgie, ce terminal n'a traité qu'un tonnage de 0,5 MT en 2009 ■

*The Port of Dunkirk is **specialised in shipping steel products** and has a **dedicated terminal for steel coils, plates and slabs**, near a major ArcelorMittal steel plant. As a result of the economic climate and its impact on the steel industry, this terminal processed only 0.5mt in 2009* ■

Les terminaux céréaliers
Grain terminals

Dimensionné pour accueillir les grands navires céréaliers, le Port de Dunkerque s'appuie sur son excellente accessibilité nautique, sur **un outillage performant modernisé et sur une capacité de stockage de 500 000 T de produits agricoles.**

Le trafic du Terminal NORD CEREALES a porté en 2009 sur l'expédition de 1 million de tonnes de céréales à l'export.

Scaled to accommodate large grain carriers, the Port of Dunkirk offers excellent accessibility for shipping, ***powerful modern equipment and storage capacities of 500,000 T for agricultural produce.***

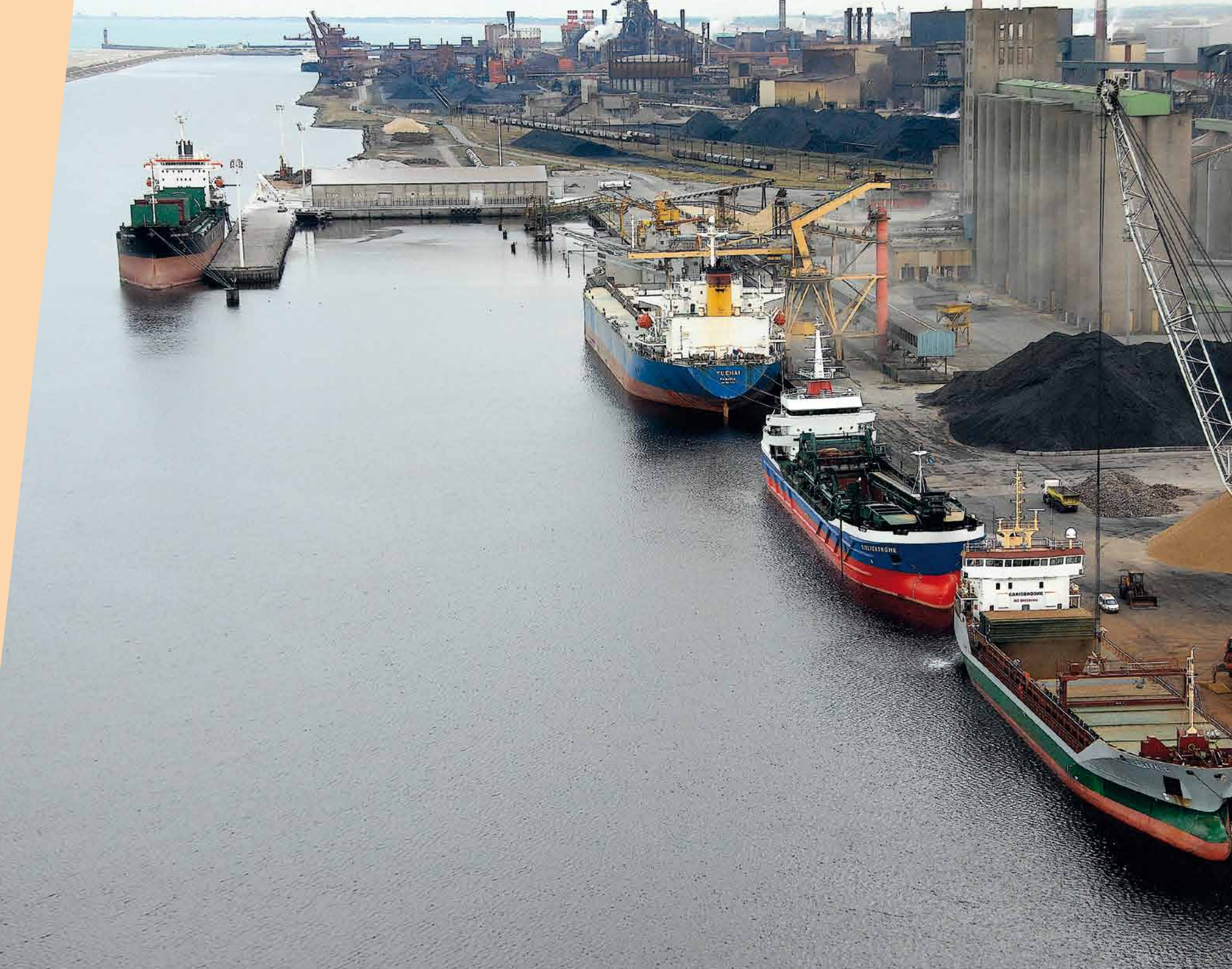
1 MT of grain was shipped for export via the NORD CEREALES terminal in 2009.

KIRTI
PANAMA
SIDARI
VALLETTA

Le terminal ArcelorMittal
ArcelorMittal terminal

L'usine sidérurgique ArcelorMittal Dunkerque peut accueillir simultanément sur son **quai de 1 600 mètres**, **5 navires minéraliers ou charbonniers de 130 000 T** de capacité et de 14,20 m de tirant d'eau.Dans un climat conjoncturel difficile, le trafic du terminal s'est limité à 8,4 MT de minerais et de charbon en 2009. Il traite habituellement un trafic annuel de l'ordre de 13 MT ■

The ArcelorMittal Dunkirk steelworks *can berth* ***five ore carriers or colliers with a capacity of 130,000 T*** *and draughts of 14.20 metres simultaneously at its* ***1,600-metre quay****. In an adverse economic climate, the terminal recorded traffic of only 8.4mt of mineral ore and coal in 2009. Its annual traffic is usually around 13mt.* ■


YUCHAI
SOLVEIGNGHE
CARISBROOKE

Les terminaux multivracs
The multibulk terminals

En 2009, le trafic de petits vracs du Port de Dunkerque a connu une relative stabilité concernant son activité sables et graviers avec un niveau légèrement supérieur à 500 000 T.

En ce qui concerne les petits vracs industriels (laitiers, ferrailles, ferro-alliages, etc.), il convient de noter que la crise de la sidérurgie a eu une influence à la baisse sur ces activités.

D'autres trafics tels que le carbonate de soude, le sucre en vrac, les cokes, la diorite, la chaux etc., ont dans l'ensemble connu une relative stabilité ▪

Minor bulk traffic in the Port of Dunkirk was relatively stable in 2009 with respect to sand and gravel, with just over 500,000 T.

As regards industrial small bulk cargoes (slag, scrap metal, ferro-alloys, etc), it must be noted that the crisis in the steel industry affected these activities and caused a downturn.

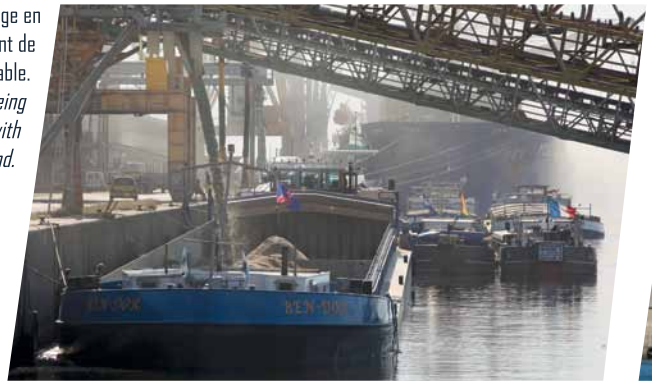
Other traffic types, such as sodium carbonate, bulk sugar, coke, diorite, lime, etc, were generally fairly stable ▪

Chargement de cubes d'aluminium.
Loading aluminium cubes.

Déchargement de ferrailles.
Unloading scrap metal.

Convoi de chaux en provenance du Boulonnais pour un chargement sur navire à destination de la Scandinavie.
Lime train from Le Boulonnais for loading onto a vessel leaving for Scandinavia.

Une barge en chargement de sable.
A barge being loaded with sand.



Deux navires au terminal multivracs.
Two vessels at the multibulk terminal.

La capacité du site prochainement doublée

Le terminal multivracs fera l'objet d'un chantier d'extension dont les travaux commenceront en mars/avril 2010 afin de doubler la capacité du site (la zone blanche) essentiellement dédié aux trafics de petits vracs. Le quai supplémentaire de 300 mètres de long permettra d'accueillir des navires de type PANAMAX et offrira une extension de terre-plein de 3,5 hectares.

The site's capacity will soon be doubled

The multibulk terminal is to be expanded. Work will begin in March or April 2010 and will double the capacity of the site (the white zone) which is essentially dedicated to small bulk traffic. The additional quay, 300 metres long, will allow berthing of PANAMAX-type ships and provide 3.5 hectares of extra wharf storage space.

Une industrie dynamique
A dynamic industry

Par son histoire et sa situation géographique, l'agglomération dunkerquoise est devenue un maillon essentiel du réseau énergétique européen, en raison de l'importance et de la multiplicité des installations de production, d'importation, de consommation et de transformation d'énergie que recèle son territoire ▪

With its history and geographic location, the city of Dunkirk has become an essential link in the European energy network, due to the number and size of the facilities for production, import, consumption and conversion of energy installed on its territory ▪

Les plus grands noms de l'industrie ont choisi Dunkerque pour implanter leurs activités :
The largest industrial firms have chosen Dunkirk as the location for their premises :

Centre de Production EDF
COMILOG DUNKERQUE
BEFESA VALERA
ALCAN ALUMINIUM DUNKERQUE
BASF
AJINOMOTO
DELFI-NORD CACAO
PROGECO
RYSSEN
TOTAL
POLIMERI EUROPA
POLYCHIM
TRAVOCEAN
KERNEOS
CEMEX
HOLCIM
STATOIL NORFRA
VALE (ex-RDME)
ARCELORMITTAL
GAGNERAUD
GTS INDUSTRIES
EUROPIPE
SRD
EUPEC
RUBIS
COGEBLOC
EUROP AGREGATS...

Hors zone portuaire :
Close to the Port area :

AIR LIQUIDE
ASCOMETAL
ASTRAZENECA
BEAULIEU
RIO TINTO MINERALS
COCA-COLA
BALL PACKAGING
AMCOR PET
LESIEUR
VALDUNES...
DIESTER INDUSTRIE
NORD ESTER

CHRISTIAN FRAUD

Directeur Général de Dunkerque Promotion
Managing Director of Dunkerque Promotion

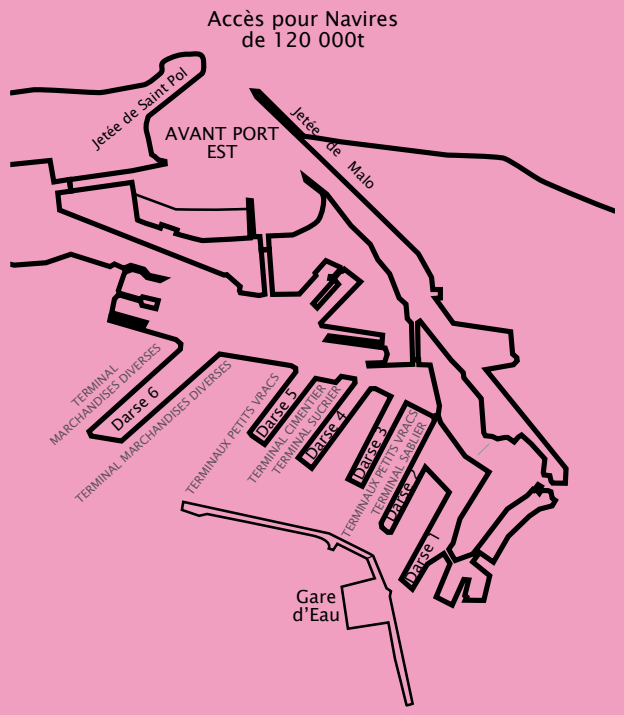
« **Le port de Dunkerque fait partie intégrante de la politique de développement économique du territoire et c'est pourquoi notre agence qui rassemble l'ensemble des acteurs du Dunkerquois travaille avec Dunkerque-Port depuis de nombreuses années pour permettre le développement d'activités industrielles et logistiques.**
C'est par ce travail en commun que le territoire portuaire a pu connaître des implantations et développements d'activités.
J'en prends pour exemple l'implantation récente de NORD BROYAGE, l'extension de POLIMERI EUROPA, la logistique de la société OMKA, etc.

The Port of Dunkirk forms an integral part of the policy of local economic development. This is why our agency, which brings together all the players of the Dunkirk area, has worked with Dunkerque-Port for many years to develop industrial and logistics activities. It is this shared work that has made the installations and the development of businesses in the port area possible.
Some examples are the recent installation of NORD BROYAGE, the extension of POLIMERI EUROPA, OMKA logistics and so on. »

PORT EST - *EASTERN PORT*

Les terminaux du Port Est sont accessibles aux navires par les **écluses Charles De Gaulle, Watier et Trystram.**
On y trouve les trafics de **marchandises diverses** sur les terminaux spécialisés, des **installations de vracs liquides et solides**, le **terminal sucrier**, un **centre d'expédition de ciments**, ainsi que la **réparation navale.**

The Eastern Port terminals are accessible to shipping via the **Charles De Gaulle, Watier and Trystram locks**.
They include specialist terminals for **general cargoes**, **solid and liquid bulk installations**, *the* **sugar terminal**, *a* **cement shipment centre**, *and the* **ship repair *yard***.



Les terminaux de marchandises diverses	76	General cargo terminals
Les installations de vracs liquides	80	Liquid Bulk facilities
La réparation navale	82	Ship repair
Les services portuaires	84	Port services

Les terminaux de marchandises diverses
The general cargo terminals

Les quais du Port Est sont spécialisés dans la manutention de marchandises conventionnelles. Equipés de **grues de forte puissance**, ils sont complétés par des équipements de manutention par **roulage des colis lourds** et encombrants.

Le trafic de marchandises diverses a enregistré en 2009 **un trafic de 15,1 MT** dont 1 MT de marchandises conventionnelles (hors conteneurs et roulier).

Très diversifié, il comprend **les produits métallurgiques** expédiés par voie maritime (**brames, coils, bobines**), **les tubes**, **le cuivre**, **les colis lourds, le sucre** ■

*The Eastern Port quays specialise in handling conventional goods. They are equipped with **very powerful cranes** and also have **roll-on roll-off handling equipment** for heavy and bulky consignments.*

*General cargo **traffic recorded for 2009 was 15.1 MT** including 1 MT of conventional goods (not including containers and Ro-Ro).*

*This is highly diversified, including **metal products** shipped by sea (**slabs, coils, spools**), **tubes, copper, heavy consignments and sugar** ■*

Escale d'un navire BANK LINE.
Stopover of a BANK LINE vessel.

Escale d'un navire SEATRADE au Freycinet XII, en provenance du Pacifique sud .
Stopover of a SEATRADE vessel from the south Pacific at Freycinet XII.

Déchargement de plaques de cuivre.
Unloading copper plates.

Chargement de colis exceptionnels.
Loading outsize consignments.

Nouveau service de SE SHIPPING LINES vers Papeete et Nouméa : escale du «M/V ELBRUS»
New service by SE SHIPPING LINES to Papeete and Nouméa: stopover of the «M/V ELBRUS».

VESTAS a choisi Dunkerque comme site de pré-montage d'éoliennes destinées au champ éolien du THANET, au large de Ramsgate. Le navire multifonctionnel «MPI RESOLUTION» peut charger jusqu'à 10 éoliennes.

VESTAS has chosen Dunkirk as its site for preassembly of wind turbines for the THANET wind park, off the coast of Ramsgate. The multifunctional vessel «MPI RESOLUTION» can handle up to 10 wind turbines.

Opération de chargement de colis lourd.
Loading of heavy consignments.

L'année 2009 a été exceptionnelle pour les exportations de sucre avec 162 000 T exportées.
2009 was an exceptional year for sugar exports, with 162,000 T exported.

mpi
MPI RESOLUTION

TOPAZ-T
PANAMA

Les installations de vracs liquides
The liquid bulk facilities

La SOCIÉTÉ DE RAFFINAGE DE DUNKERQUE (SRD) est spécialisée dans la fabrication d'**huiles lubrifiantes**, de **bitume** et de **cire**. Son activité a porté en 2009 sur **1,9 MT** de **produits pétroliers** divers.

L'entreprise de stockage **RUBIS TERMINAL** importe différents vracs liquides dont les **hydrocarbures**, des **huiles végétales et animales**, des **engrais liquides**. En 2009, elle a traité **1,5 MT** de **produits liquides en vrac** sur son terminal spécialisé ▪

SOCIÉTÉ DE RAFFINAGE DE DUNKERQUE (SRD) *is specialised in the manufacture of* ***lubricating oil, bitumen and wax****. Its business involved* ***1,9 MT of various petroleum products*** *in 2009.*

The storage company ***RUBIS TERMINAL*** *imports various liquid bulks including* ***hydrocarbons, vegetable and animal fats, and liquid fertilizers****. In 2009 it handled* ***1,5 MT of liquid bulk products*** *in its specialist terminal* ▪

La réparation navale
Ship repair

Le centre de réparation navale a connu un niveau d'activité moyen en 2009 avec une centaine de navires dont **59 mis à sec**. Il est équipé de formes de radoub dont la plus grande accepte les navires « cape size » de **180 000 T** de port en lourd.

Il dispose également d'un **dock flottant** permettant notamment l'accueil des plus grands ferries en service et de **650 mètres de quai de réparation**. Ce site est équipé depuis avril 2008 d'une nouvelle **grue portée de 50T à 10 mètres** représentant un investissement de **2.3 M€**.

Pour maintenir la capacité du site, le Port de Dunkerque a réalisé en 2009 d'importants travaux de maintenance sur la forme 6 et le dock flottant. L'activité 2009 du chantier **ARNO Dunkerque** a été intense malgré les effets de la crise économique et a permis de confirmer la progression de l'activité depuis 2005/2006. Cette progression profite également aux services portuaires : **pilotage, lamanage, remorquage** notamment.

Les principaux clients du chantier réaffirment chaque année leur attachement au site mais aucun d'entre eux ne représente plus de 20% de l'activité sur la période. En effet, **les sociétés de dragage**, de **navires Ro-Ro**, **Offshore**, ainsi que d'autres armateurs de **pétroliers, vraquiers**, etc. contribuent 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 ■

*Activity at the ship repair centre was average in 2009 with some 100 ships, **59 of them being dry-docked**. The yard has dry docks, the largest of which can accommodate cape-size ships with **180,000 T DWT**.*

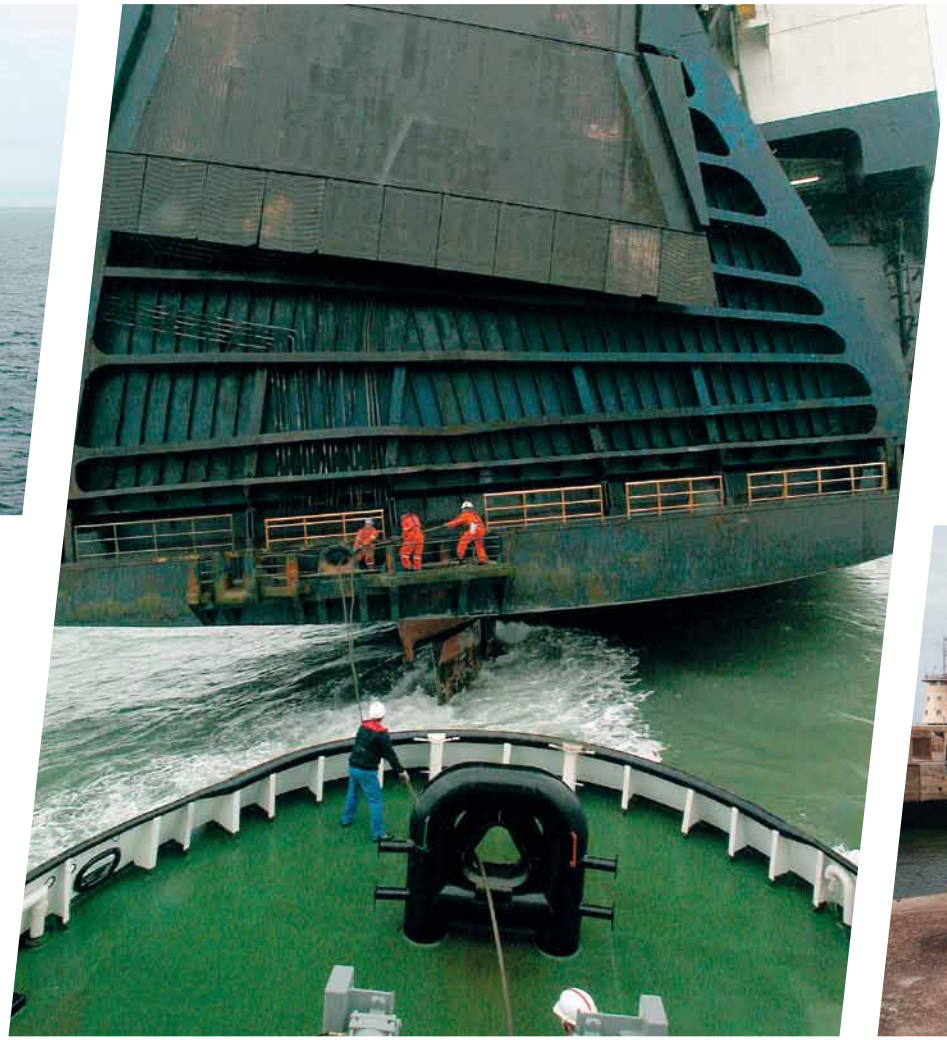
*It also has a **floating dock** that can berth the largest ferries in operation and **650 metres of repair quay**. Since April 2008 the site has been equipped with a new **50T 10-metre chassis-supported crane** representing an investment of **2.3 M€.***

*To maintain the site's capacity, in 2009 the Port of Dunkirk carried out major maintenance work to Dry Dock 6 and the floating dock. Activity at the **ARNO Dunkerque** shipyard was intense in 2009 despite the effects of the economic crisis, and confirmed the growth in activity since 2005/2006. This growth is also helping port services, and especially **pilotage, boatage and towage**.*

*The shipyard's main customers return every year, although none of them accounts for more than 20% of business over the period. **Dredging companies, Ro-Ro vessels, Offshore,** as well as **owners of oil carriers**, **bulk carriers**, etc, contribute to the yard's workload, choosing the centre for their **scheduled dry-dockings** (90% of business) or following damage to their vessels ■*

Les services portuaires
The port services

CERTIFIÉ
ACCUEIL TRAFIC
MARITIME & FLUVIAL
ISO 9001



MICHEL MOAL
Commandant de Port
Harbour Master

« L'ensemble des professionnels de la communauté portuaire dunkerquoise est mobilisé 24 heures sur 24 pour optimiser les conditions d'escales des navires. Chaque année près de 7 000 navires sont accueillis au Port de Dunkerque.

All the port's facilities are lined up round the clock to optimise ships' calls. Nearly 7,000 ships are serviced at Dunkirk every year. »

Le pilotage maritime des navires à destination ou en provenance des ports de Dunkerque **Est**, de Dunkerque **Ouest** et par **la route des bancs de Flandre**, est assuré **24 heures sur 24, sept jours sur sept.** Le pilotage est obligatoire depuis **la bouée Dyck** ou **la bouée E12** pour les navires de plus de 100 mètres et pour les navires transportant des **hydrocarbures** ou des **substances dangereuses en vrac**. Il est obligatoire au passage des jetées pour les navires **de plus de 50 m** pour le Port Est et **plus de 70 m pour le Port Ouest**. La mise à bord du pilote est assurée soit par **vedette rapide**, soit par **hélicoptère**. Dunkerque compte **32 pilotes**, **5 pilotines** et **1 hélicoptère Ecureuil**, ainsi qu'une **station radar**.

Une flotte de **6 remorqueurs** assiste les navires pour les manoeuvres.

Un service de **lamanage** qui amarre les navires sur les postes à quai est également disponible.

Conformément aux dispositions de la convention **MARPOL**, le Port de Dunkerque dispose de tous les équipements nécessaires à la collecte des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires (solides ou liquides). Des installations fixes de réception des déchets solides, avec **tri sélectif**, sont à la disposition des navires (**points MARPOL**). La collecte des déchets liquides s'effectue sur demande de l'agent consignataire par **camion** ou par **barge**. Elle est réalisée par des **sociétés agréées** ■

Pilotage *to or from the* ***Eastern*** *Port or the* ***Western*** *Port and via* ***the shoals of Flanders*** *is available 24* ***hours a day, 7 days a week.*** *Pilotage is compulsory from the* ***Dyck Buoy*** *or* ***Buoy E12*** *for vessels of more than 100 metres LOA and vessels carrying* ***hydrocarbons*** *or* ***hazardous goods in bulk****. Pilotage is compulsory from the breakwaters for vessels of* ***more than 50 m*** *LOA at the Eastern Port and ships of* ***more than 70 m LOA*** *at the Western Port. Pilots arrive by* ***launch*** *or* ***helicopter****. Dunkirk has 32 pilots, 5 pilot boats and 1 Ecureuil helicopter, as well as a* ***radar station****.*

6 tugs *are available to assist ships in manoeuvres.* ***Boatmen*** *are also available.*

As recommended by the ***MARPOL*** *convention, the Port of Dunkirk has all the necessary facilities for collecting all types of waste (solid or liquid) from ships and bunkers. Fixed skips are available for solid waste, with selective sorting (****MARPOL points****). Liquid waste is collected by road* ***tanker*** *or* ***barge,*** *at the request of the ship's agent. This is done by* ***accredited companies*** ■

6

DONNÉES STATISTIQUES - *STATISTICS*

Les chiffres-clés	88	Key figures
Les résultats financiers	92	Financial results
Les investissements 2010	94	2010 investment programme
La dynamique du fret ferroviaire	98	Rail freight dynamic

Trafic 2009 : *45,0 MT*

2009 traffic : 45.0 MT

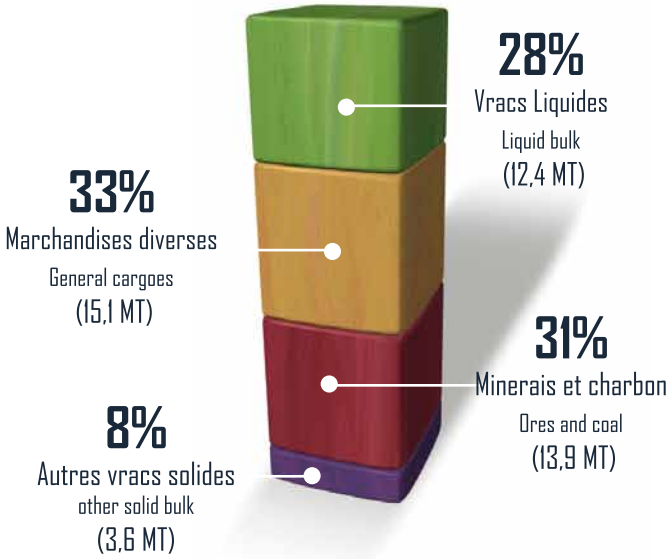


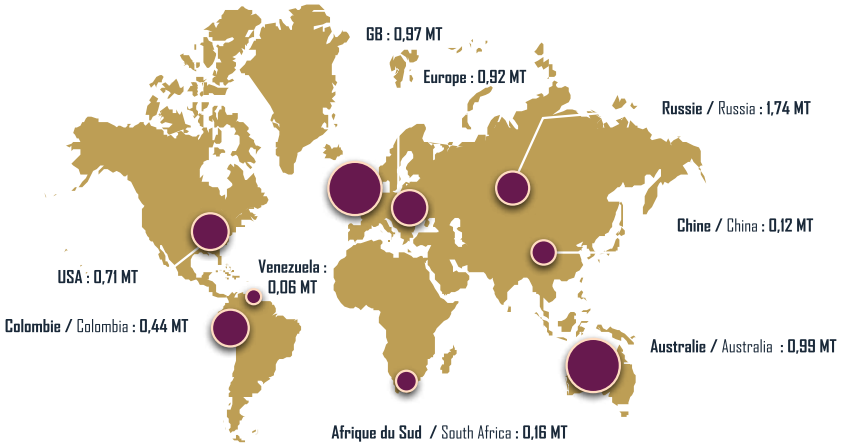
Tableau récapitulatif du trafic - Traffic summary table

MT	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pétrole brut - *Crude oil*	-	2,39	5,77	7,90	5,62	7,13	5,39	6,58	6,24	6,25	5,78	4,12
Produits raffinés Entrées *Refined products imports*	-	0,48	2,41	1,80	2,29	3,61	3,57	3,90	3,75	3,56	4,10	4,22
Produits raffinés Sorties *Refined products exports*	-	0,31	0,74	2,20	1,54	3,04	2,41	3,65	3,23	3,33	3,60	2,87
Minerais - *Ores*	0,05	0,37	9,08	13,00	10,07	13,81	14,36	13,12	13,59	13,76	13,00	7,77
Charbon - *Coal*	0,02	0,91	1,72	8,00	4,82	7,49	8,54	8,84	10,20	9,58	9,73	6,11
Sables - *Sands*	-	-	0,67	0,80	0,90	0,75	0,60	0,53	0,53	0,58	0,55	0,51
Ro-Ro	0,21	0,59	1,00	1,30	5,46	1,58	8,20	8,85	11,09	12,26	12,74	12,48
Total (Hors avitaillement)	4,60	8,32	25,38	41,20	36,56	45,28	51,00	53,44	56,64	57,09	57,69	45,00
Avitaillement - *Fuelling*	0,10	0,30	0,79	0,60	0,35	0,45	0,36	0,42	0,40	0,39	0,40	0,32
Total	**4,70**	**8,62**	**26,17**	**41,80**	**36,91**	**45,73**	**51,36**	**53,86**	**57,04**	**57,48**	**58,09**	**45,32**
Passagers - *Passengers* milliers - *thousand*	167	194	236	455	1 550	96	598	813	1 535	1 939	2 202	2 422

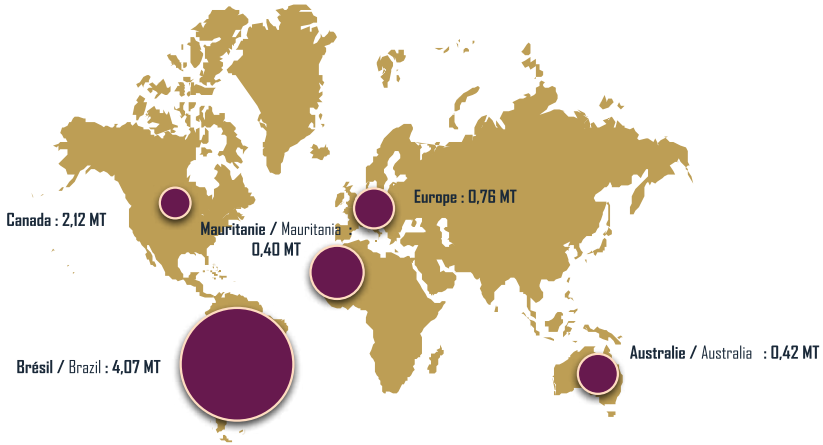
Navires / Ships

(en entrées / imports)

1950	3 771	1997	3 820
1960	4 817	1998	3 206
1970	6 340	1999	3 179
1980	6 632	2000	4 369
1990	5 396	2003	6 759
1991	5 801	2004	6 535
1992	6 412	2005	6 331
1993	6 778	2006	7 061
1994	5 850	2007	7 066
1995	6 236	2008	7 134
1996	4 839	**2009**	**6 540**



Trafic de charbon : 6,11 MT
Coal traffic : 6.11 MT



Provenance des minerais : 7,77 MT
Ore origin : 7.77 MT

Roulier / Ro-Ro

	Entrées *Import*	Sorties *Export*	Total	Véhicules fret *HGVs*	Véhicules tourisme *Passenger Vehicles*	Total
1950	46	172	**218**	34 128	-	**34 128**
1960	211	352	**563**	18 099	-	**18 099**
1970	265	452	**717**	29 396	-	**29 396**
1980	404	679	**1 083**	21 012	28 491	**49 503**
1990	2 437	2 992	**5 429**	145 910	211 744	**357 654**
2000	732	851	**1 583**	67 690	11 233	**78 923**
2003	3 502	4 442	**7 944**	377 129	85 523	**462 652**
2004	3 662	4 536	**8 198**	387 847	93 942	**481 789**
2005	4 022	4 831	**8 853**	416 438	175 823	**592 261**
2006	5 022	6 069	**11 091**	519 168	429 330	**948 498**
2007	5 674	6 587	**12 261**	559 799	574 517	**1 134 316**
2008	5 907	6 835	**12 742**	579 131	691 845	**1 270 976**
2009	**5 733**	**6 749**	**12 482**	**551 062**	**806 695**	**1 357 757**
	TONNAGE (en milliers de tonnes / Thousand tons)			VÉHICULES / VEHICLES		

Passagers / Passengers

1950	167 189	1997	359 92
1960	193 981	1998	7 966
1970	236 110	1999	8 453
1980	454 634	2000	96 038
1990	1 550 688	2003	562 678
1991	1 778 156	2004	598 385
1992	1 954 096	2005	813 413
1993	2 078 933	2006	1 535 147
1994	1 807 533	2007	1 938 735
1995	1 681 815	2008	2 201 860
1996	1 237 283	**2009**	**2 422 334**

Les produits pétroliers / Petroleum products

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	%
Pétrole brut / *Crude oil*	6 838	5 395	6 582	6 244	6 253	5 785	4 123	-28,7
Fioul lourd / *Heavy diesel*	1 492	1 245	1 686	1 235	1 585	1 788	46	-97,5
Gazole / *Diesel*	1 337	2 039	2 704	2 582	2 446	2 731	3 927	+ 43,8
Naphta / *Naphta*	1 006	1 079	1 164	1 178	1 220	908	833	-8,3
Essence / *Petrol*	860	780	821	863	570	998	1 166	+16,8
Autres produits pétroliers / *Other petroleum products*	800	838	1 175	1 128	1 069	1 278	1 116	-12,7
Total	**12 333**	**11 376**	**14 132**	**13 230**	**13 143**	**13 488**	**11 211**	**-16,9**

Les petits vracs solides / «Minor» dry bulk

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	%
Sables et graviers / *Sands and gravels*	673	603	528	535	585	551	509	-7,7
Alumine / *Alumina*	456	504	470	499	498	514	452	-12,1
Scories et laitiers / *Slabs*	361	417	572	451	531	389	302	-22,4
Coke de pétrole / *Petroleum coke*	348	381	408	379	321	163	207	+27,0
Ciments / *Clinker*	118	119	198	269	391	188	109	-42,0
Ferraille / *Scrap*	66	163	106	255	58	209	115	-45,0
Chaux / *Lime*	184	216	207	221	247	224	250	+11,6
Nourriture animale / *Cattle feed*	111	85	132	140	103	71	0	-100,0
Agrégats / *Aggregate*	109	141	122	133	253	183	155	-15,4
Sinter / *Sinter*	141	228	88	89	193	186	150	-19,4
Sucre en vrac / *Bulk sugar*	176	171	103	61	20	32	119	+271,9
Carbonate / *Soda*	64	65	43	57	54	69	60	-13,0
Sel de déneigement / *Snow-clearing salt*	0	0	43	58	11	36	38	+5,5
Autres / *Others*	141	158	180	114	176	152	103	-32,3
Total	**2 948**	**3 251**	**3 157**	**3 261**	**3 441**	**2967**	**2 569**	**-13.4**

Les produits métallurgiques / Metallurgical products

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	%
Produits bruts / *Primary products*	78	114	123	64	10	64	**55**	**-14,1**
Brames / *Slabs*	134	258	175	430	367	272	**56**	**-79,5**
Coils / *Coils*	574	509	347	484	459	584	**331**	**-43,4**
Autres / *Others*	266	259	334	201	235	205	**46**	**-77,6**
Tubes / *Pipes*	291	295	258	261	257	290	**190**	**-34,5**
Cuivre / *Copper*	260	361	287	300	303	251	**185**	**-26,3**
Autres métaux non ferreux / Other non ferrous metals	27	35	42	30	18	18	**17**	**-5,6**
Total	**1 630**	**1 831**	**1 566**	**1 770**	**1 804**	**1 684**	**880**	**-47,8**

Conteneurs / Containers

* Equivalent vingt pieds

	ENTRÉES IMPORT		SORTIES EXPORT		TOTAL E+S TOTAL I+E	
	EVP*	Tonnage	EVP	Tonnage	EVP	Tonnage
1980	24 200	244	38 858	550	63 058	794
1990	27 050	188	43 396	592	70 446	780
2000	77 865	620	70 666	707	148 531	1 327
2001	74 592	684	76 000	759	150 592	1 443
2002	86 214	764	74 602	781	160 816	1 545
2003	83 385	771	78 471	766	161 856	1 537
2004	100 553	899	99 846	849	200 399	1 748
2005	103 967	916	100 595	920	204 562	1 836
2006	103 862	865	100 973	861	204 835	1 726
2007	97 182	746	100 629	833	197 811	1 579
2008	107 882	848	106 603	826	214 485	1 675
2009	**108 342**	**846**	**104 122**	**804**	**212 464**	**1 650**

Le chiffre d'affaires provisoire de 2009
a diminué de 11,4 % en 2009
pour s'établir à 72 944 K€ (82 333 K€ en 2008).
Il est généré par les composantes suivantes :

The 2009 forecast turnover
was down 11.4% in 2009
at 72,944 K€ (82,333 K€ in 2008).
It was generated by the following components:

CA / Turnover

	2009	2008	Difference	% N
CA Droits de port / Port dues	**33 538**	**41 922**	**-8 384**	**-20,0%**
CA Contrats & conventions d'exploitation / Operating agreements & contracts	3 002	3 511	-509	-14,5%
CA Grues hors grues Rép. Navale / Cranes excl Ship Repair cranes	3 850	5 683	-1 833	-32,3%
CA Hangars / Sheds	279	450	-171	-38,0%
CA Outillages divers / Miscellaneous equipment	269	221	48	21,8%
CA Terre-Pleins / Wharf storage areas	793	726	67	9,2%
CA Outillages / Equipment	**8 192**	**10 590**	**-2 398**	**-22,6%**
CA Réparation Navale / Ship Repair	**1 272**	**1 196**	**75**	**6,3%**
CA Domaines / Property	**24 703**	**23 529**	**1 174**	**5,0%**
CA Divers / Miscellaneous	2 927	2 885	43	1,5%
CA Electricité / Electricity	897	824	72	8,8%
CA ISPS / ISPS	1 300	1 386	-86	-6,2%
CA Divers / Miscellaneous	**5 125**	**5 095**	**30**	**0.6%**
CA VF-Redevance ITE-Station.circul.trains / Railway lines-CTI fee-Train parking/movement	**114**		**114**	
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES / TOTAL TURNOVER	**72 944**	**82 333**	**-9 389**	**-11,4%**

Les résultats financiers
Financial results

Malgré la diminution de 22% du trafic 2009 liée à la crise de la sidérurgie et à l'arrêt de la raffinerie TOTAL, à compter de septembre 2009, le chiffre d'affaires ne régresse que de 11,4% par rapport à 2008.

Les recettes les plus impactées sont les droits de port et les recettes d'outillages qui diminuent respectivement de 20% et 22,6%.

Les recettes domaniales sont, quant à elles, en augmentation de 5% ▪

In spite of the 22% fall in traffic for 2009 due to the crisis in the steelmaking industry and the TOTAL refinery being shut down, from September 2009, turnover is down only 11.4% on 2008.

The revenues the most affected are port duties and fees for equipment, down by 20% and 22.6% respectively.

Property revenue is up by 5% ▪

CLAUDE TRACZ
Directeur Financier
Financial Director

« L'endettement au 31 décembre 2009 est de 31,26 M€. Les investissements réalisés en 2009 sont de 29,14 M€ soit un taux de réalisation de 88 % par rapport au budget prévisionnel 2009.
2009 indebtedness was 31.26 M€ in 2009. The investments realised in 2009 came to 29.14 M€, i.e. a realisation rate of 88% compared with the 2009 budget. »

Bilan 2009, prévisions 2010

2009 balance sheet, 2010 forecast

Le programme d'investissements évalué à 36,853 M€ dans le budget prévisionnel 2009 élaboré avant que la crise ne produise ses effets sur l'activité du port, a été revu à la baisse en Décision Modificative à **32,378 M€**.

Un quart des investissements de ce programme (8M€) est affecté au **plan de relance** de l'économie pour lequel une subvention de **6 M€** a été attribuée par l'Etat au Port.

Les investissements retenus dans ce plan de relance comportaient uniquement des travaux sur les **infrastructures portuaires** (écluses, quais, routes, voie ferrée), engagés et **réalisés à 100%**.

Les autres investissement retenus à la Décision Modificative étaient décomposés comme suit :

- **6 M€** pour des projets **Conteneurs et Logistique**
- **2,8 M€** pour des projets **Energie et Vracs**
- **1 M€** pour des projets **ferroviaires**
- **2.1 M€** pour des projets **rouliers**
- **6,3 M€** pour le **patrimoine bâti et foncier**
- **3,5 M€** pour le secteur **réparation navale**
- **1,9 M€** d'équipements **divers** (téléphonie, informatique, matériel de bureaux, etc)
- **0,75 M€** est consacré au **SAVN** (service annexe de voies navigables).

Globalement, le programme d'investissements réalisé en 2009 s'élève à 29,1 M€ (donnée provisoire).

... /...

*The 2009 income and expenditure forecast, drawn up before the crisis affected the port's activity and valued at **36.853 M€**, was reduced to **32.378 M€** in Modification Decision No. 1.*

*One-fourth of this programme (8 M€) was allocated to **the economic recovery plan**, for which the Port was awarded a State subsidy of **6 M€**.*

*The programme only involved work to **the port infrastructures** (locks, quays, roads and railways), which were undertaken and **completed in full.***

The other investments decided upon in Modification Decision No. 1 were broken down as follows:

- ***6.00 M€** for **Containers and Logistics** projects*
- ***2.80 M€** for **Energy and Bulk** projects*
- ***1.00 M€** for **railway** projects*
- ***2.10 M€** for **Ro-Ro** projects*
- ***6.30 M€** for **land and building assets***
- ***3.50 M€** for the **ship repair** sector*
- ***1.90 M€** for **miscellaneous equipment** (telephone, computers, office equipment, etc)*
- ***0.75 M€** was devoted to the associated inland waterway service (**SAVN**).*

Overall, the investment programme in 2009 amounted to 29.1 M€ (provisional figure).

... /...

LES INVESTISSEMENTS 2010 - *2010 INVESTMENT PROGRAMME*

DUNKERQUE

Programme d'investissements 2010
2010 investment programme

L'ensemble des études relatives au projet stratégique a été engagé. Le budget 2010 témoigne de l'engagement des opérations d'investissements majeures du projet stratégique 2009-2013, en particulier sur les axes **«energie et vrac»** et **«dessertes ferroviaires»**.

Le programme d'investissements de Dunkerque-Port en 2010 s'élève à **46,35 M€**.

Déclinées selon les axes offensifs du projet stratégique, les dépenses d'investissements se ventilent comme suit :

► **Conteneurs et logistique :** sur un montant de 1,2 M€, les opérations portent sur les études de futurs terminaux dans le bassin du Pacifique pour 0,2 M€ et sur le démarrage de la mise en œuvre de la nouvelle signalisation directionnelle numérique 1,0 M€.

► **Energie et vracs :** 25,36 M€ de travaux sont prévus en 2010, soit pratiquement 55% du programme d'investissement global.

Le démarrage de la première phase des travaux du Terminal Méthanier est budgété à hauteur de 20,00 M€ tandis que les investissements relatifs au prolongement à l'Est du Terminal Multivracs et l'extension des terre-pleins du Terminal SGD s'élèvent à 5,06 M€.

► **Dessertes ferroviaires :** les dépenses liées au ferroviaire représentent 4,06 M€ d'investissements dont 1 M€ pour l'allongement et l'électrification du faisceau de Loon, 0,8 M€ au titre de l'achèvement de l'opération Barreau de Saint-Georges et 2,2 M€ pour finaliser les études d'amélioration des dessertes ferroviaires.

Par ailleurs, les travaux relatifs aux axes de consolidation portent au niveau conventionnel sur l'amélioration des conditions d'accueil sur le **Terminal roulier** du Port Ouest **(0,5 M€)** et sur des actions visant au maintien en état du patrimoine ciblées principalement sur le carénage de la Porte P4 de **l'écluse Watier (0,65 M€)**, **les dessertes routières** du Port Ouest **(5,3 M€)** et la mise aux normes de **l'assainissement pluvial (0,7 M€)**.

*Note that all the studies relating to the strategic plan were undertaken or even completed, and following these studies conducted in 2009, the 2010 budget testifies to the major investment operations having been carried out as per the strategic plan approved by Dunkerque-Port's Board of Trustees on 3 April 2009, in particular in the areas of "**energy and bulks**" and "**rail links**".*

*Dunkerque-Port's investment programme in 2010 amounts to **46.35 M€**.*

Defined in accordance with the offensive guidelines of the strategic plan, investment expenditure is broken down as follows:

► ***Containers and logistics**: Out of a total of 1.2 M€, 0.2 M€ will go to operations related to studies for the Pacific Bulk Terminal and the Pacific Container Terminal, and 1.0 M€ to the startup of the new digital directional signing system.*

► ***Energy and bulks**: Works costing 25.36 M€ are planned in 2010, i.e. almost 55% of the total investment programme.*

The start of the first phase of work on the LNG Terminal is budgeted at 20.00 M€, while investments for the eastern extension of the Multibulk Terminal and the extension of the SGD Terminal storage areas account for 5.06 M€.

► ***Rail links**: Rail-related expenditure represents investments of 4.06 M€, including 1 M€ for the extension and electrification of the Loon sidings, 0.8 M€ to complete the Saint-Georges Rail Link and 2.2 M€ to finalise the studies for improvement of the rail links.*

*Works related to the consolidation guidelines conventionally concern improving facilities for passengers in the Western Port **Ro-Ro Terminal (0.5 M€)** and operations to maintain assets focussing mainly on the careening of Gate P4 of the **Watier Lock (0.65 M€)**, **the road links** of the Western Port **(5.3 M€)** and compliance of the **rainwater drainage system (0.7 M€)**.*

La dynamique du fret ferroviaire

The rail freight dynamic

Dunkerque-Port est devenu, en 2008, **propriétaire de l'ensemble des voies ferrées portuaires** (200 km de voies dont 55 sont électrifiés, 5 postes d'aiguillage, 7 faisceaux). Le port va donc progressivement **reprendre la gestion de ces voies**. Le total des marchandises transportées annuellement par le fer sur la zone industrialo-portuaire de Dunkerque s'élève à **14 MT, soit 12 % du trafic fret national**.

Quatre opérateurs ferroviaires sont actifs sur le Port : Fret SNCF, VFLI, ECR et VEOLIA CARGO.

Le transport ferroviaire est vital pour le Port de Dunkerque qui y consacre d'importants investissements (co-financés avec l'Etat, la Région Nord/Pas-de-Calais, l'Union Européenne et accompagnés par le Conseil Général du Nord) :

- **Environ 30 M€ ont été dépensés pendant la période 2004-2008** (électrification de la Voie des Huttes, première phase du Barreau de Saint-Georges) ;
- **38 M€ seront dépensés au titre du CPER 2007-2013** ;
- **L'électrification du Barreau de Saint-Georges**, permettant le départ en ligne sans changement de mode de traction à Grande-Synthe, mais nécessitant l'électrification au moins partielle de l'axe Calais-Dunkerque ;
- **L'allongement et l'électrification partiels du faisceau de Loon-Plage** permettant le départ en ligne des trains de conteneurs sans changement de mode de traction à Grande-Synthe ;
- **Une jonction non électrifiée entre le Port Ouest et le Bassin Maritime**, permettant de réaliser du brouettage entre le quai à pondéreux ouest et l'usine ArcelorMittal ;
- **Le raccordement Sud du Terminal à Conteneurs** ;
- **L'étude du Barreau de Loon-Plage**, électrifié, achevant le contournement du futur bassin de l'Atlantique étendu et de ses terminaux, et permettant une liaison directe vers Calais et le Tunnel au départ du terminal à conteneurs.

Enfin, un protocole d'accord pour le développement du fret ferroviaire du port et des zones d'activités associées vient d'être signé entre Réseau Ferré de France (RFF) et Dunkerque-Port. Ce protocole consiste pour RFF à accompagner le développement du port ; partager avec Dunkerque-Port les perspectives d'évolution et leur traduction en part de marché ferroviaire et besoins de sillons ; fournir l'offre commerciale et technique adaptée aux besoins de pré/post acheminements ferroviaires.

... /...

*In 2008, Dunkerque-Port took over **ownership of all the port rail tracks** (200 km of tracks including 55 km of electric lines, 5 switching stations and 7 sidings). Gradually, the port authority is therefore going to be **taking over management of these tracks**. The total amount of freight transported annually by rail in the Dunkirk industrial and port zone is **14mt, equivalent to 12% of national freight traffic**.*

***Four rail operators are active** within the Port: Fret SNCF, VFLI, ECR and VEOLIA CARGO.*

Rail transport is vital for the Port of Dunkirk, which has carried out major investments in it (co-funded with the French State, the Nord/Pas-de-Calais Region, the European Union and assisted by the Nord département council):

- ***Approximately 30 M€ was spent between 2004 and 2008** (electrification of the Huttes line, first phase of the Saint Georges rail link);*
- ***38 M€ will be spent as part of the 2007-2013** French State-Region Project Contract.*
- ***Electrification of the Saint-Georges rail link**, enabling through departures which do not require a change in locomotive at Grande-Synthe, which would however require at least partial electrification of the Calais-Dunkerque line;*
- ***Extending the partial electrification of the Loon-Plage siding** enabling through departures of container trains without the need to change locomotives at Grande-Synthe;*
- ***A non-electrified junction between the Western Port and the Maritime Dock**, enabling barrowing to be carried out between the Western Bulk Terminal and the ArcelorMittal plant;*
- ***Southern connection of the Container Terminal**;*
- ***Studies for the electrified Loon-Plage rail link**, completing the bypass of the future extended Atlantic Dock and terminals, and providing direct departures to Calais and the Channel Tunnel from the container terminal.*

Lastly, a memorandum of understanding for the development of the port's rail freight and related activity zones has just been signed between the French Rail Network (RFF) and Dunkerque-Port. For RFF the agreement involves assisting with the development of the port; sharing its perspectives for progress with Dunkerque-Port and how this would translate into rail market share and slot requirements; supplying the commercial and technical offering to suit the needs of rail pre-routing and on-forwarding.

... /...

Inauguration du Barreau de Saint-Georges, le jeudi 8 octobre 2009, en présence de (de gauche à droite) : Martine Bonny (Présidente du Directoire de Dunkerque-Port), Jean-Michel Bérard (Préfet de la Région Nord-Pas de Calais, Préfet du Nord), Jean-Régis Borius (Sous-Préfet de Dunkerque), Jean Schepman (Conseiller Général), Michel Delebarre (Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque Grand Littoral, Député Maire de Dunkerque), Jean-Luc Vialla (Président du Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port), Daniel Percheron (Sénateur du Pas de Calais, Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais), Bertrand Ringot (Maire de Gravelines).

Inauguration of the Saint-Georges Rail Link on Thursday 8 October 2009, in the presence of (from left to right): Mrs Bonny (Chair of Dunkerque-Port Executive Committee), Mr Bérard (Prefect of Nord-Pas de Calais Region and Prefect of Nord Department), Mr Borius (Sub-Prefect of Dunkirk), Mr Schepman (Departmental Councillor), Mr Delebarre (President of Dunkerque Grand Littoral Urban Community and MP and Mayor of Dunkirk), Mr Vialla (Chair of Dunkerque-Port Board of Trustees), Mr Percheron (Pas de Calais Senator and President of Nord-Pas de Calais Regional Council) and Mr Ringot (Mayor of Gravelines).

Le barreau de Saint-Georges sur l'Aa.
The Saint-Georges link.

- **23 M€ sont prévus ultérieurement pour réaliser le Barreau de Loon-Plage** (pour assurer une liaison directe depuis le terminal à conteneurs du Port Ouest vers la voie Dunkerque-Calais et le Tunnel sous la Manche d'une part, la Grande Rocade Nord-Est (via Amiens), d'autre part).

Ces investissements permettent **d'accéder directement en traction électrique** sur les faisceaux de desserte des terminaux à pondéreux du Port Est et du Port Ouest, ainsi que sur celui du Port Rapide (Terminal à Conteneurs).

Ces terminaux représentent le plus fort potentiel de développement de trafics ferroviaires sur le port. La plus grande attention est également portée au maintien de réserves de capacité notamment sur l'artère Nord-Est, essentiellement autour de la Métropole lilloise.

Les investissements programmés dans l'actuel contrat de plan Etat-Région Nord-Pas de Calais afin de permettre le contournement sud de Lille vont en ce sens. En 2008, **62 % des pré- et post-acheminements portuaires de Dunkerque** ont été traités par des **modes de transport respectueux de l'environnement**.

D'ici à 2012, le Port de Dunkerque entend, en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviaux, ainsi qu'avec les opérateurs de transports massifiés, consolider la part des transports massifiés par voie ferroviaire, fluviale et maritime (cabotage) dans les pré et post acheminements portuaires.

Le Port de Dunkerque lancera également, en 2010, **une étude portant sur les conditions de mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) sur le port**.

- ***23 M€ is due to be invested subsequently to complete the Loon-Plage rail link*** *(providing a direct link from the Western Port container terminal to the Dunkerque-Calais line and the Channel Tunnel as well as the outer north-eastern ring road (via Amiens)).*

These investments provide ***direct access for electric locomotives*** *to the sidings serving the Eastern and Western Port bulk terminals, as well as that of the Port Rapide container terminal.*

These terminals offer the most rail traffic development potential for the port. Close attention is also being paid to maintaining capacity, particularly on the north-eastern artery, essentially around the Lille Metropolitan District.

Planned investments in the current French State - Nord-Pas de Calais Region Project Contract to allow a bypass to the south of Lille have the same aim. In 2008, ***62% of pre-routing and on-forwarding at the Port of Dunkirk*** *was handled* ***using environmentally-friendly modes of transport****.*

Between now and 2012, the Port of Dunkirk, in collaboration with rail and waterway infrastructure managers, along with consolidated transport operators, intends to increase the share of consolidated transport shipped by rail, waterways and sea (coastal shipping) for port pre-routing and on-forwarding.

In 2010, the Port of Dunkirk will also be launching ***a study of the conditions for establishment of a Local Rail Operator at the port****.*

SNCF
466726
ATTENTION
DANGER
DE MORT
STOP
466726
FRET
FRANCE MARCHE

Rapport d'activité 2009
Edition mars 2010
2009 Annual Report
Issued in March 2010

► **Direction de la Publication / Executive Editor :**
Daniel Deschodt

► **Direction déléguée de la Publication / Managing Editor :**
Marie-Elizabeth Bogucki

► **Coordination artistique / Artistic Editors :**
Antoine Benito
Sébastien Tomyn

► **Sources statistiques /** Statistics :
Dunkerque-Port, Direction Régionale des Douanes,
Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque

► **Crédits photos /** Photo credits :
Axis, Mayeux, MG Productions, JL Burnod Happy Day,
Dunkerque-Port, New Aero Image (NAI), Ville de Dunkerque,
Communauté Urbaine de Dunkerque, Dunkerque Promotion,
Hopi productions, NORD BROYAGE, Marfret

► **Impression /** Printed by :

L'ARTESIENNE
L'Art d'imprimer

ISSN (International Standard Serial Number) : 2104 - 1962

► **Contributions /** Contributors: :

José Bailleul
Marc Bouquillion
Guy Bourbonnaud
Frédéric Caron
Pascale Compagnon
Régis Delplanque
Caroline Duytsche
Pascal Grégoire
Pierre Guelque
Pierre Joly
Frédéric Noyer
Stéphane Quetstroey
Stéphane Raison
Eric Seynave
Claude Tracz
Régis Vereecque

Imprimé avec des encres 100% végétales dans le respect du la marque IMPRIM'VERT, sur papier certifié 100% PEFC(label garantissant que le papier est issu de forêts gérées durablement)

Printed using only vegetable inks in compliance with IMPRIM'VERT standards, only on certified PEFC paper (guaranteeing that the paper comes from sustainably managed forests)

DunKerque PORT

www.dunkerque-port.fr

Direction commerciale
Terre-plein Guillain – B.P. 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 – France

Tél : +33 (0)3 28 28 77 20
Fax : +33 (0)3 28 28 77 27
commercial@portdedunkerque.fr

DUNKERQUE PROMOTION
MADE IN DUNKERQUE
ECONOMIC DEVELOPMENT AGENCY