PROJET STRATÉGIQUE

2020 - 2024

ANNEXE 1

Bilan de la période 2014 - 2018

BILAN DU PROJET STRATÉGIQUE 2014 - 2018

DUNKERQUE PORT

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1. La stratégie 2014-2018 de Dunkerque-Port
2. Synthèse du bilan du projet stratégique
3. Bilan des actions commerciales et de développement, partenariats
4. Bilan économique et financier
5. Bilan de l'exploitation des outillages
6. Bilan de la politique de développement et d'aménagement durable
7. Bilan des dessertes et de l'intermodalité
8. Conclusion

1 LA STRATÉGIE 2014 – 2018 DE DUNKERQUE-PORT

La Stratégie nationale portuaire - 2013

- **Logistique**: renforcement des transports massifiés, amélioration de la fluidité du passage portuaire, développement des capacités d'accueil de nouvelles activités
- **Industrie**: accueil de nouvelles activités (écologie industrielle)
- **Aménagement**: schéma de zonage du port à moyen terme

Les objectifs fixés par Dunkerque-Port

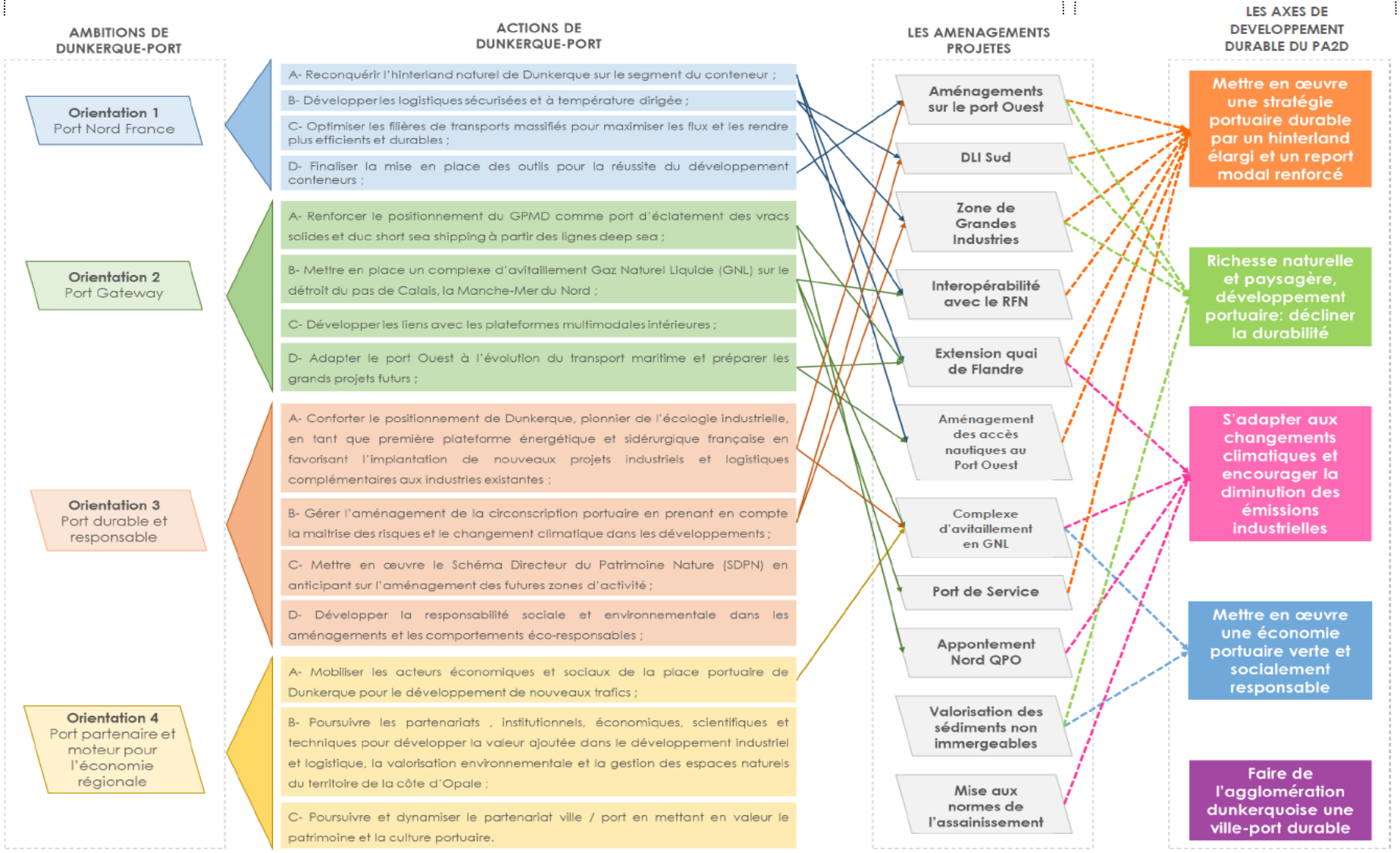
- **Le développement du conteneur**
- **Le développement de la logistique**
- **Le développement des hinterlands***
- **La réalisation d'actions sur l'axe Port Gateway**

Certains aménagements du PS* 2009-2013, reportés sur le PS 2014-2018 (extension du quai de Flandre, extension de l'appontement nord du QPO*, aménagement des zones logistiques DLI* et ZGI*, agrandissement du cercle d'évitage du bassin de l'Atlantique, terminal méthanier) répondront en partie à ces objectifs. D'autres aménagements sont néanmoins nécessaires pour pouvoir pleinement les atteindre.

Hinterlands*: Arrière pays d'un littoral; PS*: Projet Stratégique; QPO*: Quai à Pondéreux; DLI*: Dunkerque Logistique Internationale; ZGI*: Zone de Grandes Industries;

Le PS 2014-2018

Le PA2D



- Un programme d'investissement ambitieux (225 M€ / 5 ans)
  - De nouveaux aménagements
  - Un programme de maintien en état des infrastructures portuaires préconisé depuis 2009 sur 10 ans
  - Un programme financier (autofinancement et subventions)

- Un plan d'Aménagement et de Développement Durable
  qui constitue la base de la politique environnementale du port

- Un programme d'actions commerciales pour développer:
  - Des trafics maritimes et faire du report modal (fluvial et ferroviaire)
  - De nouvelles activités industrielles

- Un programme d'actions transversales
  pour rénover et mettre aux normes

- Programme de gestion foncière et patrimoniale
  - Avec des cessions dans le secteur historique
  - Des démolitions, rénovations du patrimoine bâti

- Une organisation adaptée en conséquence

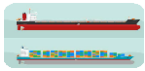
Aménagements inscrits au PS 2014-2018	ORIENTATIONS DU PS 2014-2018 AUXQUELS LES AMENAGEMENTS CONTRIBUENT			
	ORIENTATION 1	ORIENTATION 2	ORIENTATION 3	ORIENTATION 4
Complexe d'avitaillement en GNL maritime et terrestre		B	A	A
Aménagement Port de Service		D		
Amélioration des accès nautiques au Port Ouest	A	D		
Réalisation de l'appontement nord du quai a pondéreux ouest (QPO)		A		
Extension quai de Flandre	A	A, D		
Aménagements sur le port Ouest	D		A	
Aménagement de la zone Dunkerque logistique international sud	B		B	
Aménagement de la zone de Grandes Industries	B		B	
Régénération des voies du QP1 et interopérabilité avec le RFN	C	C		
Valorisation des sédiments non immergeables	Opérations menées en transversal sur l'ensemble du territoire au gré des besoins des projets d'aménagement			
Mise aux normes de l'assainissement				

A, B, C, D : Actions fixées dans chaque orientations du projet stratégique. Cf. p. 4

PA2D				
Thème 1: *Lutte contre le changement climatique, l'énergie, l'industrie,*	**Thème 2:** *Dynamique urbaine, gestion des eaux, biodiversité, milieux naturels, paysages*	**Thème 3:** *Prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires*	**Thème 4:** *Transports*	**Thème 5:** *Gouvernance*

2 SYNTHÈSE DU BILAN STRATÉGIQUE 2014 – 2018

2013 → 2018

2013			2018	
	Mt 43.6	+ 18,4 % + MT 8	Mt 51,6	
NAVIRES (entrées)	**6406**	**stable**	**6397**	
CONTENEURS	**291 838 Evp***	**+ 45 %**	**421 975 Evp***	
	EVP*: Equivalent Vingt Pieds			
PART MODALE	**48%**	**+ 5 pts**	**53 %**	
PASSAGERS	**2,3 millions**	**+ 14 %**	**2,62 millions**	

Minerai & Charbon	March. Diverses	Vracs liquides	Autres vracs solides
40%	36%	14%	10%

Minerai & Charbon	March. Diverses	Vracs liquides	Autres vracs solides
41%	39%	11%	9%

Orientation 1 : Port Nord de France

Reconquérir l'hinterland naturel de Dunkerque sur le segment du conteneur		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Extension du quai de Flandre et amélioration des accès nautiques au port Ouest (cercle d'évitage)	95%	Les travaux se termineront au cours du 1ier trimestre 2019
Actions commerciales ciblées sur les clients de la ZIP et de l'hinterland	85%	Actions qui ont été limitées sur l'Angleterre suite à l'annonce du Brexit
Pré-commercialisation des zones logistiques	100%	Les zones logistiques du Port Rapide ont pratiquement toutes été commercialisées (reste 7 hectares).
Création d'un nouveau Poste d'Inspection Frontalier et fluidification du passage portuaire	100%	PIF* inauguré en octobre 2015.
Développement de solutions de transport intégrées avec les clients	80%	De nombreux dossiers ont été engagés dont le plus emblématique est celui de la SRS*.
Mise en place d'une politique tarifaire adaptée	100%	Politique mise en place sur les passagers, les porte-conteneurs et les navires vraquiers.
Cap 2020 : Etude des possibilités d'aménagements portuaires à moyen et long termes et réalisation du débat public	100%	Le débat public s'est achevé en décembre 2017 et la décision de poursuivre le projet a été prise et publiée en 2018.
Intervention pour un changement du régime de TVA à l'import	100%	Mise en place en 2016
AP+ : nouvelle plate-forme d'accueil des centres de décision sur la logistique et le transport	100%	L'ouverture du CCS* à tous les transitaires a été actée en 2016. Depuis, le déploiement a concerné 18 transitaires supplémentaires.

SRS*: Société de recherche de Synergies

Orientation 1 : Port Nord de France

Développer les logistiques « sécurisées » et à température dirigée		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Aménagement de la zone DLI Sud	40%	Remblaiement de la plateforme en cours avec une partie des sédiments dragués pour l'extension du quai de Flandre. La plateforme sera achevée fin 2018.
Aménagement de la zone Grandes Industries et de la zone logistique du port Ouest	20%	Diagnostic archéologique très long. La phase 1 du projet est en cours d'aménagement avec une partie des sédiments dragués pour l'extension du quai de Flandre. Les 80 à 100 premiers ha seront réalisés pour mi-2019.
Déploiement du schéma de circulation des matières dangereuses	40%	Etude interne ayant montré qu'il est difficile d'identifier les dessertes routières empruntées par l'ensemble des flux de matières dangereuses. Il est donc délicat de déployer un schéma de circulation des matières dangereuses. Cette actions sera révisée avec d'autres outils numériques dans le cadre du Brexit.
Actions commerciales de recherche et spécialisation des équipes pour le montage de projets d'implantation	100%	La structuration des équipes a été faite en 2015. Les équipes sont désormais capables de répondre à toutes demandes d'implantation.
Mise en place de compétences en économie circulaire	70%	Etude en partenariat avec la CUD* sur le développement du marketing industriel. Thématique intégrée dans TIGA*. Des implantations industrielles inscrites dans la démarche de l'économie circulaire ont été réalisées (ECOCEM, INDAVER, PLASTERBOARD).
Fiabilité et rapidité du passage de la marchandise (manutention, contrôles, procédures)	90%	Mise en service du PIF* en octobre 2015.
Benchmark des ports du range Nord	100%	Etudes réalisées sur l'Amérique du Sud, l'Afrique du Sud, les Caraïbes, le Maroc

CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque; TIGA*: Territoire d'Innovation Grande Ambition; PIF*: Poste d'Inspection Transfrontalier

Orientation 1 : Port Nord de France

Optimiser les filières de transports massifiés pour maximiser les flux et les rendre plus efficientes et durables

Investissements et actions associés	Avancement	Réalisations
Améliorer le réseau ferroviaire en séparant le RFP* du RFN* au niveau du poste 8, quant aux organes de manœuvre et installations de traction électrique	80%	Les travaux sont en cours de réalisation et se termineront en août 2019. Le glissement de planning est dû à un retard de la part de SNCF.
Création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité pour les industriels régionaux	/	La création d'une opération s'est avérée inutile du fait de la présence de nombreuses entreprises ferroviaires (étude EGIS).
Action commerciale et assistance à la mise en place de solutions logistiques	100%	Les zones logistiques du Port rapide ont été commercialisées.
Poursuite du partenariat avec RFF* et renforcement de la position du port dans les réseaux européens de transport	40%	Echanges avec SNCF Réseaux pour le développement du fret ferroviaire sur de nombreux sujets et avec SNCF Logistiques dans le cadre d'une convention spécifique.
Mise en œuvre du Contrat de Progrès renouvelé avec VNF* et la CUD*	100%	Collaboration désormais portée par Norlink Ports
Développement de partenariats avec les plates-formes intérieures	100%	Les partenariats ont été conclus et repris désormais par Norlink Ports
Accompagnement des opérateurs multimodaux	100%	NPS* lancé en 2013 et jusqu'en 2015. Un nouveau service ferroviaire sera créé fin 2018.
Étude d'un mécanisme d'abondement local au système national d'aide à l'UTI*	100%	Mutualisation des THC* réalisée sur le fluvial. Attente du nouveau système décidé au plan national suite au rapport de P. Vieu.

RFP*: Réseau Ferré Portuaire; RFN*: Réseau Ferrée National; RFF*: Réseau Ferré Français; VNF*: Voies Navigables de France; CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque; UTI*: Unité de Transport Intermodal; THC* : Terminal Handling Charges

Orientation 1 : Port Nord de France

Finaliser la mise en place des outils pour la réussite du développement conteneurs (informatique portuaire, PIF, TVA, …)

Investissements et actions associés	Avancement	Réalisations
Simplification et accélération des procédures douanières (PFM*), fiscales (TVA import), phytosanitaires et vétérinaires (PIF*)	100%	Auto liquidation de la TVA obtenue en 2016. Mise en service du PIF* en 2015. Le PFM* s'arrêtera en 2019. Un nouveau système est à l'étude. La suppression de la taxe parafiscale sur les produits de la mer est prévue au PLF* 2019.
Amélioration des accès terrestres au port Ouest	80%	Les aménagements ont été réalisés. Tous les désordres (stationnement des poids lourds sur la RN) ne sont pas encore résolus.
Amélioration des outils informatiques portuaires (AP+, ISPS* modernisée, TiMAD, SIRENE, …)	95%	Le CCS* est accessible à tous les transitaires de la région. L'ISPS* a été modernisée. Les logiciels liés au RCS* ont été mis à jour.
Action commerciale et de communication vers les clients	80%	Norlink Ports a pris le relais des actions du GPMD.

PFM*: Procédure Ferro/fluvio Maritime; PIF*: Poste d'Inspection Transfrontalier; PLF*: Projet de Loi de Finances; ISPS*: International Ship and Port Facility Security; CCS*: Cargo Community System; ISPS*: International Ship and Port Facility Security; RCS*: Registre du Commerce et des Sociétés

Orientation 2 : Port Gateway

Renforcer le positionnement du GPMD comme port d'éclatement des vracs solides et du short sea shipping à partir des lignes deep sea

Investissements et actions associés	Avancement	Réalisations
Appontement Nord du QPO	40%	Obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation de travaux. L'opérateur n'a pas à ce jour de projet de développement.
Extension du quai de Flandres et reconfiguration du quai de Lorraine	95%	Les travaux se termineront au cours du 1ier trimestre 2019. Les conditions d'accès au quai de Lorraine ont été améliorées via la construction de la route de l'Europe.
Action commerciale grands vracs (Allemagne, Europe du Nord, nouvelles origines)	50%	Le développement vracs a été porté à son maximum avec le groupe Arcelor Mittal. L'action avec Dillinger pour la livraison de la Sarre n'a pas abouti.
Action commerciale conteneurs (Baltique, Grande-Bretagne, Allemagne, Nord de la France, péninsule ibérique…)	80%	Le développement des lignes a été conséquent vers le Grande-Bretagne et la péninsule ibérique. La situation russe n'a pas permis de relancer les actions vers la Baltique.
Étude d'approfondissement et d'optimisation des accès Port Ouest	100%	Les travaux ont été réalisés pour permettre l'entrée de porte-conteneurs de 400 m de longueur.

Orientation 2 : Port Gateway

Mettre en place un complexe d'avitaillement GNL sur le détroit du Pas de Calais, la Manche-Mer du Nord		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Réalisation d'un complexe d'avitaillement GNL* maritime (soutage) et terrestre (camions citernes, industriels, station de détail)	25%	La station d'avitaillement terrestre a bien été créée. La station maritime est financée au titre du MIE* de l'Europe. En attente de la décision du nouveau propriétaire du terminal méthanier.
Action de partenariat avec Calais et Douvres sur l'avitaillement	100%	Des courriers d'accord pour des actions partenariales ont été signés. Les armateurs DFDS et P&O n'ont pas encore franchi le pas.
Partenariat sur les projets d'utilisation du GNL* pour les transports terrestres et fluviaux	85%	Concernant le transport terrestre, outre la station terrestre réalisée par le port, une seconde station sera créée dans la zone Eurofret (DK Truck). La plateforme nationale et DKLNG ont déployé de nombreuses actions sur la région.
Accompagnement des projets industriels innovants liés à l'utilisation du froid et du GNL*	50%	Conversion de la drague S. de Champlain / Station poids lourds DK Truck. Innocold est accompagné par le GPMD.
Accompagnement de l'activité de la réparation navale en matière d'adaptation des navires au GNL* et de conversion des navires	100%	La drague S. de Champlain est convertie au GNL* chez DAMEN Dunkerque.

GNL*: Gaz Naturel Liquide; CSNE*: Canal Seine Nord Europe; MIE*: Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe

Orientation 2 : Port Gateway

Développer les liens avec les plateformes multimodales intérieures		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Poursuite du contrat de progrès renouvelé avec VNF*	100%	La création de Norlink Ports a permis la création des partenariats avec 24 plateformes en région.
Relance d'un cadre de coopération avec RFF* et les partenaires régionaux	70%	Echanges avec SNCF Réseaux pour le développement du fret ferroviaire.
Participation au projet de mise en service du canal Seine Nord Europe et des aménagements connexes sur le réseau existant.	90%	En attente de la mise en œuvre du projet suite à la promulgation de la LOM*.
Mise en place des outils de fluidification des transports massifiés (douanes, parcs intérieurs, gestion de l'information, interopérabilité des réseaux ferroviaires et fluviaux, …)	90%	Le partenariat Douanes – UMC* - GPMD permet de travailler sur les solutions de fluidification. Les travaux sur l'interopérabilité ferroviaire se termineront en 2019

VNF*: Voies Navigables de France; RFF*: Réseau Ferré de France; LOM*: Loi d'Orientation des Mobilités

Orientation 2 : Port Gateway

Adapter le port Ouest à l'évolution du transport maritime et préparer les grands projets futurs		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Ensemble d'opérations au Port Ouest terminées à l'échéance de 2018 (accès nautiques, extension du quai de Flandres, appontement Nord du QPO)	85%	Accès nautiques réalisés, extension du quai de Flandres en cours de finalisation pour début 2019 et autorisation pour la réalisation des travaux du QPO obtenue.
Finalisation des dossiers administratifs et pré-commercialisation des nouvelles zones d'activités	60%	L'ensemble des autorisations a été obtenu pour les nouvelles zones d'activités. La pré-commercialisation a été initiée sur DLI (15 ha de protocolés) et ZGI (Gridlink: 10 ha et un nouveau poste source: 2 ha). De nombreux prospects sont intéressés par les zones.
Poursuite de l'établissement du schéma d'orientation des infrastructures du port à moyen et long terme et organisation du débat public (Cap 2020)	100%	Master Plan moyen et long termes élaboré pour décliner la suite du projet CAP 2020.

Orientation 3 : Port durable et responsable

Conforter le positionnement de Dunkerque, pionnier de l'économie circulaire, en tant que première plate-forme énergétique et sidérurgique française en favorisant l'implantation de nouveaux projets industriels et logistiques, complémentaires aux industries existantes

Investissements et actions associés	Avancement	Réalisations
Aménagement et fonctionnement de la ZIP* dans la logique de l'économie circulaire	90%	Implantations de plusieurs industries dans cette dynamique.
Mise en œuvre du plan d'action du PA2D* : partenariat, action commerciale,	90%	Toutes les actions ont été mises en œuvre mais certaines se poursuivront lors du prochain PS.
Réaménagement des espaces du terminal transmanche	100%	Ensemble des opérations visées réalisées. De nouvelles opérations sont en cours de préparation.
Réalisation d'un complexe d'avitaillement GNL*	25%	La station d'avitaillement terrestre a bien été créée. La station maritime est financée au titre du MIE* de l'Europe. En attente de la décision du nouveau propriétaire du terminal méthanier.
Mise en place d'un complexe de construction d'éléments d'éolien offshore	/	En attente de l'attribution du marché pour la création d'un parc éolien off-shore (appel d'offre prévu pour janvier 2019).
Création d'une plate-forme d'assemblage d'éoliennes offshore	/	
Construction d'un entrepôt Matières Dangereuses	/	Projet abandonné par le porteur de projet.
Aménagement de la plate-forme DK4	100%	Implantations d'Ecocem et de DMT
Réorganisation du secteur port Central pour les filières céréales et sidérurgie	90%	Achat des terrains de l'OTAN (10 ha), et réaménagement de la zone (Cemex, Unibéton, Sica, Lhoist, Cocrico)
Développement d'une filière conventionnelle (Darse 6 et quai de l'Escaut)	40%	La darse 6 est en déprise. COGEMA a cessé ses activités. La seule ligne régulière de Barra SNM est sous escale chez Terminal de Flandres. Seul le quai de l'Escaut fonctionne bien.

ZIP*: Zone Industrialo-portuaire; PA2D*: Plan d'Aménagement et de Développement Durable; GNL*: Gaz Naturel Liquide

Orientation 3 : Port durable et responsable

Gérer l'aménagement de la circonscription portuaire en prenant en compte la maîtrise des risques et le changement climatique dans les développement		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Pré-commercialisation des zones logistiques DLI Sud et ZGI	60%	Les 2 plateformes sont en cours de réalisation. 15 ha de terrains sous protocole sur DLI, et 12 ha de commercialisés sur ZGI. La fin des travaux de DLI est prévue fin 2018. ZGI sera réalisée à 50% à mi-2019.
Mise en œuvre du PA2D*	90%	Toutes les actions ont été mises en œuvres mais certaines se poursuivront lors du prochain PS.
Accompagnement de la mise en œuvre du PPRT* multi-sites	90%	Etude réalisée afin de définir les actions à mener sur les bâtiments. Des mesures organisationnelles seront préférentiellement mises en œuvre à partir de 2019. Le port prévoit de déplacer une partie de ses services hors PPRT*.
Gestion du trait de côte (UG*4)	80%	Elaboration du Plan de Gestion du Trait de Côte (PGTC), réalisation de rechargement devant la digue de Ruytingen. Pose d'une canalisation le long de la digue du Braek en cours d'acquisition et d'autorisation d'occupation. Réalisation des 1^{iers} rechargements en 2019.

PA2D*: Plan d'Aménagement et de Développement Durable; PPRT*: Périmètre de Prévention des Risques Technologiques; UG*: Unité hydrosédimentaire

Orientation 3 : Port durable et responsable

Mettre en œuvre le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel en anticipant sur l'aménagement des futures zones d'activité		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Mise en œuvre du SDPN* et de ses orientations de gestion	90%	Le nouveau SDPN* sera présenté en 2019 sur la base des inventaires annuels.
Élaboration du DOCOB* Natura 2000 en mer	85%	Mesures de gestion en attente de validation, certaines ne faisant pas consensus.
Gestion proactive des espaces naturels et constitution du réseau de corridors naturels	70%	102,5 ha de mesures compensatoires créés depuis 2014 et 27,91 ha à venir et inscrits dans nos arrêtés préfectoraux. 38 ha de mesures d'accompagnement créés.
Élaboration d'un nouveau cahier des charges d'implantation dans la zone industrialo-portuaire	100%	Le nouveau cahier des charges comprend une partie prescriptive et un guide de recommandations (bonnes pratiques paysagères et environnementales)

Développer la Responsabilité Sociale et Environnementale dans les aménagements et les comportements éco-responsable		
Démarche de certification ISO 14001 / PERS*	**100%**	Démarche ISO 14001 abandonnée au profit de la certification ECOPORT PERS* obtenue en 2018
Mise en œuvre du plan d'action du PA2D*	90%	Le PA2D* a été mis en œuvre sur l'ensemble des actions ciblées. Certaines se poursuivront sur le prochain PS.

SDPN*: Schéma Directeur du Patrimoine Naturel; DOCOB*: Document d'Objectifs; PERS*: Port Environmental Review System; PA2D*: Plan d'Aménagement et de Développement Durable

Orientation 4 : Port partenaire et moteur pour l'économie régionale

Mobiliser les acteurs économiques et sociaux de la place portuaire de Dunkerque pour le développement de nouveaux trafics		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Développement de notre action de représentation européenne et internationale	90%	Nombreuses actions menées sur de nombreux pays: Océanie, Amérique du Sud, Afrique, Asie, Europe, ….
Élaboration d'une nouvelle stratégie marketing et commerciale de territoire	/	Norlink Ports déploie cette nouvelle image.
Développement du projet pilote pour la réalisation d'un complexe d'avitaillement GNL*	50%	Station d'avitaillement terrestre de DK Truck
Maintien et développement du dialogue sur la place portuaire avec les partenaires économiques et sociaux (institutions, opérateurs, manutentionnaires, syndicats, société civile, …)	100%	Le Conseil de Développement joue ce rôle. Le débat public de CAP2020 et la création du Port Center ont permis de rapprocher le port des habitants du grand Dunkerque.

GNL*: Gaz Naturel Liquide

Orientation 4 : Port partenaire et moteur pour l'économie régionale

Poursuivre les partenariats, institutionnels, économiques, scientifiques et techniques, pour développer la valeur ajoutée dans le développement industriel et logistique, la valorisation environnementale et la gestion des espaces naturels du territoire de la côte d'Opale

Investissements et actions associés	Avancement	Réalisations
Partenariats au travers de conventions, thèses, communications, …	100%	Nombreux partenariats développés (CUD*, AGUR*, ULCO*,…).
Réalisation d'une nouvelle étude sur la toile industrielle (valeur ajoutée)	100%	Publication de la nouvelle toile en 2018 sur la base de données de 2016.
Relance de l'observatoire de l'emploi maritime et portuaire avec le SPEM*	70%	Cette action n'a pas fait l'objet d'un bilan global mais d'une analyse manutentionnaire par manutentionnaire.
Lancement de partenariats de recherche appliquée sur des thématiques innovantes (systèmes ferroviaires, froid industriel, sédiments, énergie, …)	85%	Partenaire de la chaire ECOSED, BE Circle, Epiflex, TIGA (synergies industrielles), INNOCOLD
Renforcement de la présence sur le port des centres décisionnels des professionnels du transport (transitaires, commissionnaires)	90%	Grâce au CCS*, au développement du conteneur et à la création de zones logistiques, de nombreux transitaires s'intéressent maintenant à Dunkerque.
Mise en place d'une charte de qualité avec les services de l'État en région dans la gestion administrative des dossiers	100%	Réunions trimestrielles avec les services de l'Etat pour une présentation des sujets en cours et sollicitation pour un accompagnement sur CAP2020

CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque; AGUR*: Agence d'Urbanisme; ULCO*: Université du Littoral Côte d'Opales; SPEM*: Syndicat Professionnel des Entrepreneurs Maritimes; CCS*: Cargo Community System

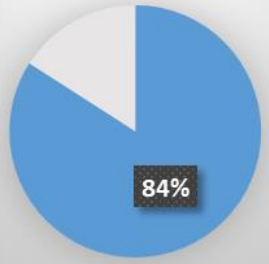
Orientation 4 : Port partenaire et moteur pour l'économie régionale

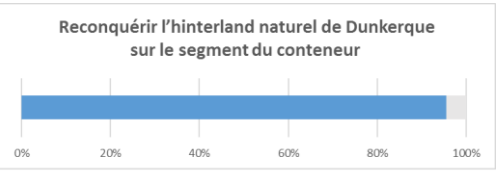
Poursuivre et dynamiser le partenariat ville / port en mettant en valeur le patrimoine et la culture portuaire		
Investissements et actions associés	**Avancement**	**Réalisations**
Nouvelle démarche de coopération avec la CUD*.	100%	Réunions mensuelles sur le mandat 2014-2018 permettant d'aborder tous les sujets concernant le port et la CUD*
Partenariat sur le thème de la plaisance ou de la croisière.	/	La plaisance est accompagnée autant que de besoin. La croisière ne fait pas l'objet d'un développement à Dunkerque.
Mise en valeur du patrimoine et du développement de la culture portuaire.	90%	Plusieurs grands évènements mis en place. Création du Port Center.

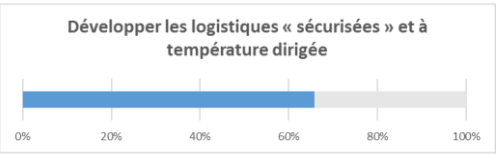
CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque;

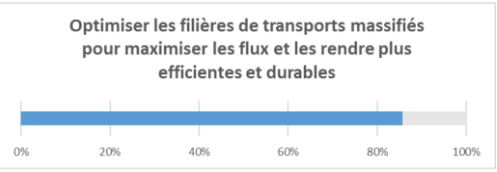
Les 4 grandes orientations du PS 2014-2018 ont toutes été réalisées à au moins 80%.

Orientation 1 : Port Nord de France

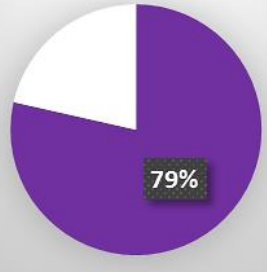


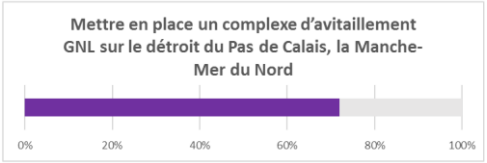


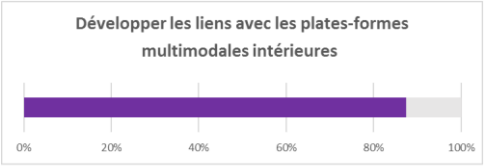




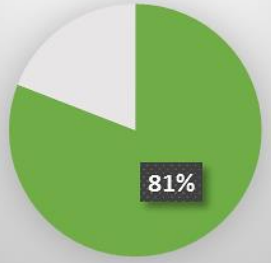
Orientation 2 : Port Gateway

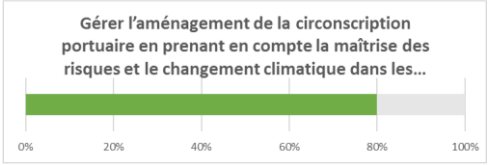


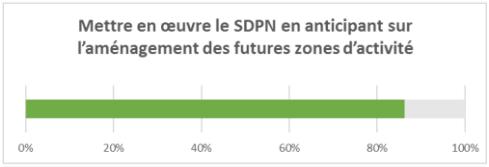




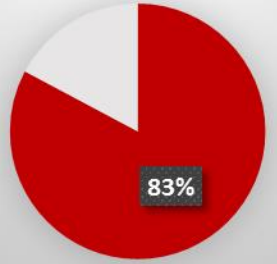
Orientation 3 : Port Durable et Responsable

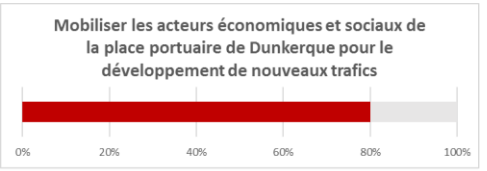


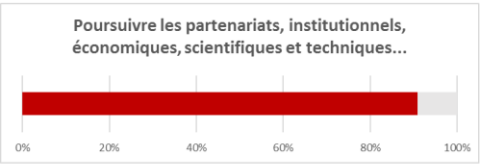




Orientation 4 : Port partenaire et moteur pour l'économie régionale







3 BILAN DES ACTIONS COMMERCIALES ET DE DEVELOPPEMENT, PARTENARIATS

3.1 BILAN DES ACTIONS COMMERCIALES, PARTENARIATS

Nouvelle stratégie commerciale et marketing
Le développement des partenariats commerciaux avec de nombreux chargeurs
Autoliquidation de la TVA à l'import

En direction des clients de la ZIP et de l'hinterland
Actions sur le secteur des grands vracs (+11,1 Mt solides + 1,5 Mt liquides et gaz)
Actions sur le secteur des conteneurs (+ 150 000 Evp)
Action en Europe et à l'international

SIVEP et fiabilité du passage de marchandises
Mise en place de solutions logistiques
Développement d'une filière conventionnelle (+0,4 Mt)

Pré-commercialisation de DLI Sud et ZGI
Développement industriel

Objectif

Difficulté

- Davantage cibler les filières sur lesquelles travailler et mener une veille continue
- Approche marketing globalisée au travers de l'appartenance au réseau Norlink ports
- Développer les produits à température dirigée
- Développement des lignes régulières deep-sea sur l'Amérique du Sud, l'Amérique Latine, l'Afrique du Sud et l'export Asie & Sud-Est asiatique (armateurs, chargeurs et transitaires)
- Identification systématique des prospects chargeurs et transitaires de la Région Hauts-de-France, en vue de faire de Dunkerque le port naturel du Nord de France

La stratégie commerciale et marketing a été déclinée en actions spécifiques à l'échelle régionale et mondiale afin de renforcer la position du port sur le marché mondial et son rôle dans le traitement des flux de marchandises au sein de la région des Hauts de France et du Nord de la France.

La création du PIF, l'extension du quai de Flandre et l'agrandissement du cercle d'évitage du bassin de l'Atlantique ont permis de gagner des parts de marché.

Le développement de la chimie et de la pharmacie sera faite sur le PS 2019-2023.

3.1 Changement de TVA à l'import

Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

Démarche initiée en 2008 auprès de la DGDDI* sur cette question sur laquelle le port alertait les
douanes depuis des années.

La douane refusait de ne plus percevoir la TVA à l'import. Dès 2009, le port a œuvré pour que le crédit d'enlèvement, porté par l'importateur lui-même, soit possible => accord de la douane.

L'autoliquidation n'a été mentionnée qu'à partir de 2015, et elle était limitée aux titulaires de procédure de dédouanement unique (pas l'objectif du port). La poursuite du lobbying a abouti à l'article de la Loi Leroy votée par le Parlement.

Depuis le PLF* 2017, l'autoliquidation est ouverte à tous les importateurs réunissant les conditions équivalentes à celles demandées en Belgique.

DGDDI*: Direction générale des douanes et droits indirects; PLF*: Projet de Loi des Finances

3.1 Le développement des partenariats commerciaux

100 %
Réalisé

Difficulté

Le contrat de Progrès VNF a été englobé das Norlink Ports

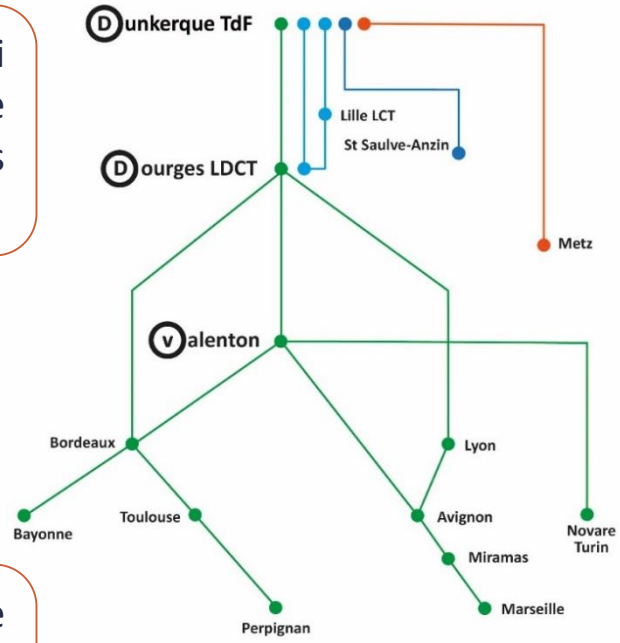
La convention de partenariat SNCF LOGISTICS a été signée en juin 2016

- Les grands thèmes de travail collaboratif sont : le développement du plan de transport massifié de Dunkerque, les évolutions marché, la promotion d'une offre logistique avec Géodis

Une étude d'implantation sur la plateforme de Creil, ainsi qu'une étude de développement de navettes avec le Grand Est et de développement des pré-acheminements ferroviaires de céréales ont été réalisées.

Création de Norlink Ports en janvier 2017.

- Regroupement des principaux gestionnaires d'infrastructures portuaires maritimes et intérieurs de la Région Hauts-de-France



Mise en place d'un CCS* régional, Organisation d'une Manifestation annuelle sur l'offre de services régionale et mutualisation des participations aux principaux salons de transport et logistique.

CCS*: Cargo Community System

3.1 Actions en direction des clients de la ZIP* et de l'hinterland

Objectif

100 %
Réalisé

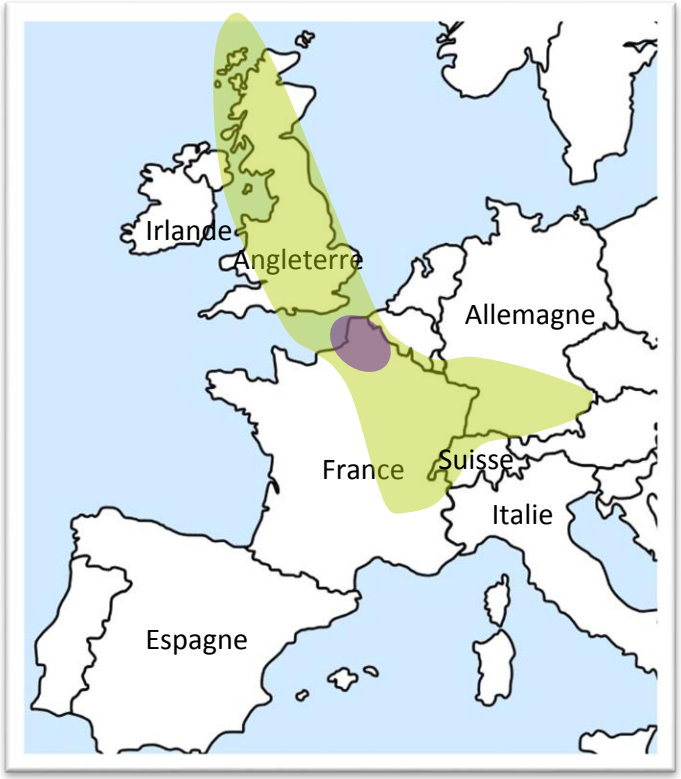
Difficulté

Hinterland naturel

- Actions fréquentes envers les chargeurs et les transitaires (70% des clients/an)

Développement d'un service conteneur régulier (nouvelle ligne : Valenciennes, nouvelles navettes : Béthune)

Croissance du transport fluvial



Hinterland élargi

- Actions moins fréquentes (50% des clients/an)
- Baisse des actions vers l'Angleterre (Brexit)

Elargissement de l'hinterland via l'Espagne / Portugal.

Dunkerque est devenu un hub de transbordement

(2 nouveaux services lignes courtes : UK, Espagne).

ZIP*: Zone Industrialo-Portuaire

Objectifs : Développement sur l'Allemagne, l'Europe du Nord, de nouvelles origines

- Marché globalement très limité
- En développement pour Arcelor Mittal – imports sur Dunkerque puis transbordement
- La prospection en Allemagne n'a pas été source de trafic

Objectif

80 %

Réalisé

Difficulté

Les trafics de grands vracs de minerais et de charbon n'ont cessé d'augmenter durant tout le projet stratégique 2014-2018 (de 11 920 Mt et 5 475 Mt respectivement en 2013 à 14 853 Mt et 6 482 Mt en 2018).

A contrario, les céréales ont diminué sur la même période (de 1 548 à 1 434 Mt) liées à de nombreuses difficultés.

In fine, les trafics de vracs ont globalement augmenté (21 598 Mt en 2013 à 25 939 Mt en 2018).

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

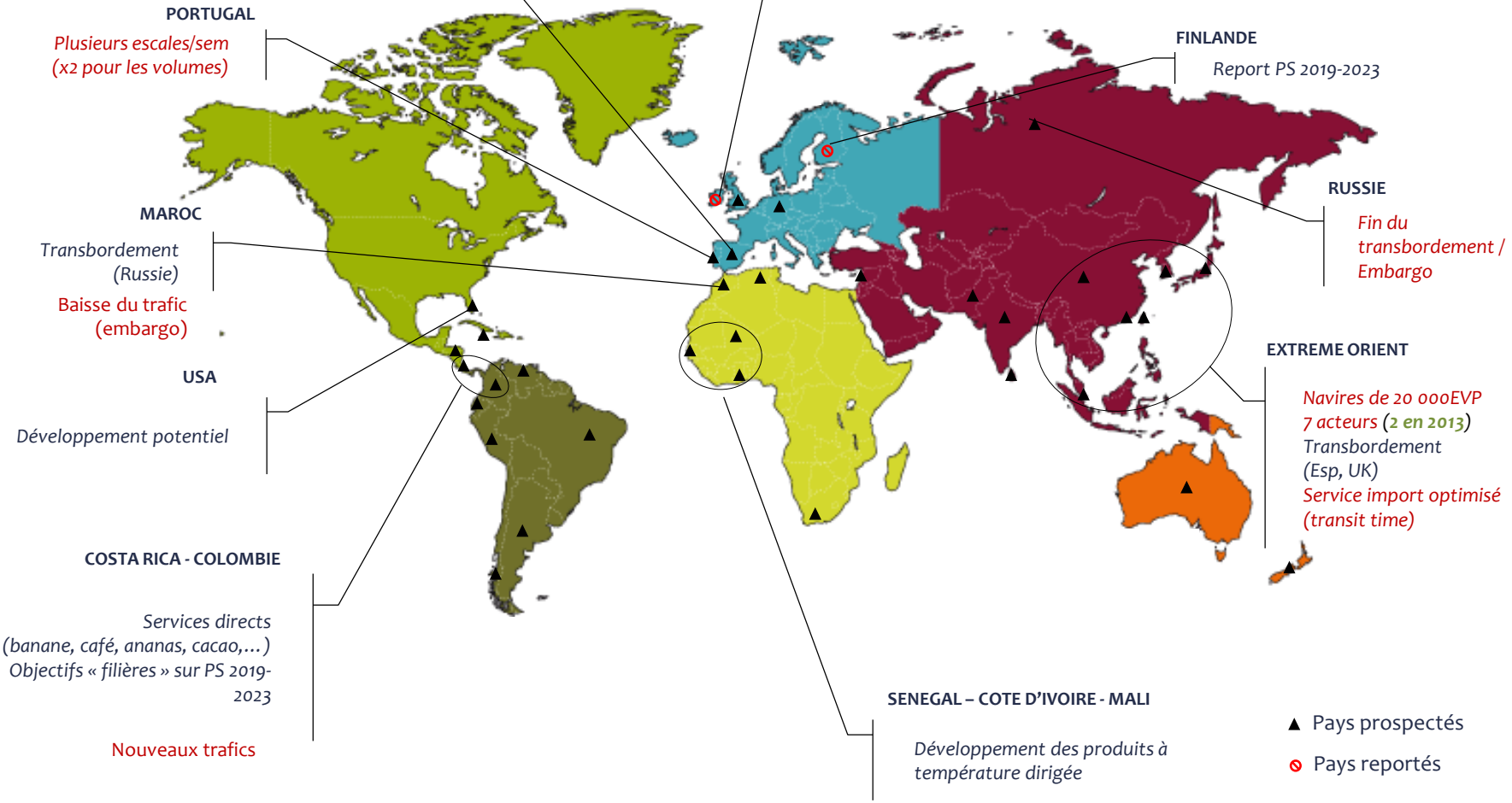
Objectifs : Développement sur la Baltique, l'Allemagne, l'Espagne et le nord de la France

- Le trafic à partir de l'Espagne et du Portugal a gagné plusieurs escales / semaines suite aux actions commerciales du Port

- Le trafic sur la zone Baltique a subi une perte de 3 départs/semaine en raison de l'embargo imposé à la Russie. Cette zone reste une cible privilégiée pour Dunkerque-Port.

Le trafic conteneur a connu une croissance constante passant de 291 628 EVP en 2013 à 421 975 en 2018. Concernant les Hauts de France, le trafic conteneurs représentait 20% des parts de marché en 2013. Il constitue désormais 30% du marché.

3.1 Actions en Europe et à l'international



Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

SIVEP*

Audit d'inspecteurs de l'Union Européenne en 2013 => une nouvelle structure SIVEP* est requise pour ne pas perdre les agréments.

Concomitamment, le port (avec la CUD*) investit 2 M€ dans le SIVEP* qui est livré en Octobre 2015. Une nouvelle vétérinaire en chef prend ses fonctions.

La mise en place d'un nouveau SIVEP* et le changement de vétérinaire ont permis une relance de la place portuaire de Dunkerque sur les marchandises soumises à contrôles.

	2016	2018
PIF+ PED	737	843
PEC	722	991

Fiabilité du passage des marchandises

- Optimisation transit time, désormais ultra compétitif, sur la ligne Asie qui existe depuis plusieurs années.
- Ouverture CCS*
- Equalisation des THC*
- Fiabilité sociale

Les actions menées ont permis de fiabiliser le passage des marchandises. Ces actions seront poursuivies sur le prochain projet stratégique, notamment sur le CCS* (Brexit).

SIVEP*: Service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières; CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque; CCS*: Cargo Community System; THC*: Terminal Handling Charges

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

Toutes les solutions logistiques sont désormais proposées pour la création de surfaces logistiques.

Implantations de logisticiens et de services associés :

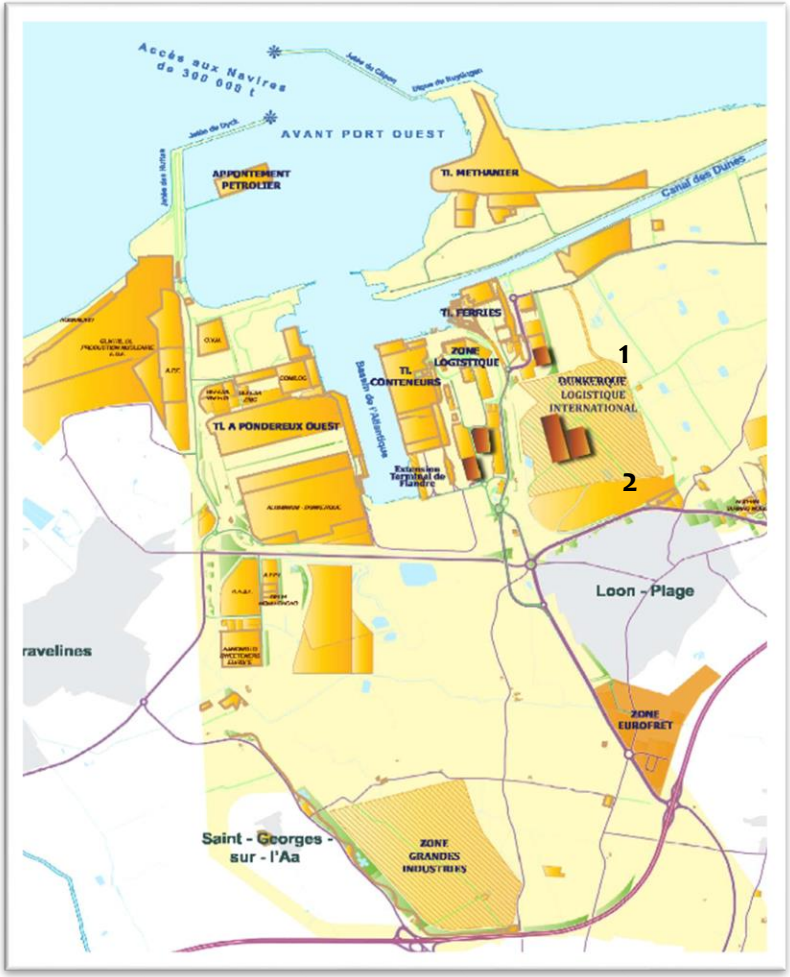
- 24H Frost,
- Arnal (réparation de conteneurs)
- Plusieurs prospects à venir

94 M€ d'investissements industriels sur 20,5 ha

140,5 K€/an de recettes domaniales

23 ETP directs

6 000 EVP trafic de conteneurs



3.1 Développement d'une filière conventionnelle

Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

F12/ Barra SNM (cuivre, marchandises diverses)

	2013	2017	2018
kt	43,8	19,8	20

L'import de cuivre se fait en conteneurs au Port Ouest depuis 2015. Les flux restants sont des projets spots et des petits flux.

F13/ BOLLORE (marchandises diverses)

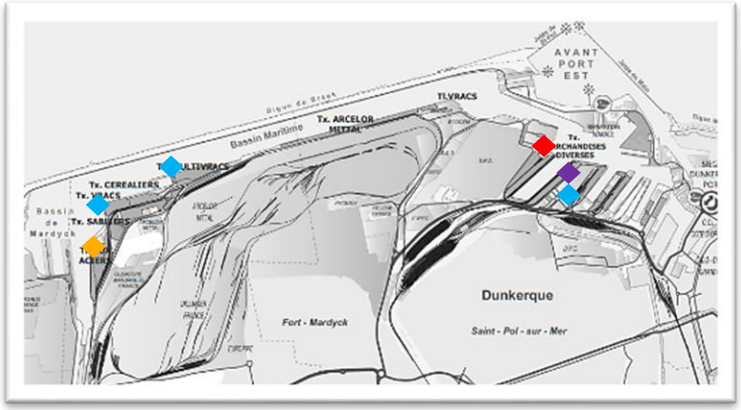
	2013	2017	2018
kt	117,4	71,5	62

Perte du plus gros client (Europipe), accueil / débord de produits sidérurgiques à l'import pour ArcelorMittal / Dillinger

STE (produits métallurgiques finis ou semi-finis)

	2013	2017	2018
kt	603,3	950,6	900

Représentatif des imports / exports maritime d'ArcelorMittal et Dillinger



TTS (sucre en sacs)

	2013	2017	2018
kt	15	40	150

Libéralisation du marché du sucre

TDF (Port Ouest)

	2013	2017	2018
kt	NS	NS	NS

Depuis 2017, quelques tonnages s'y développent. C'est une filière qui pourrait être de plus en plus exploitée par les industries.

kt	2013	2017	2018
TOTAL	779,6	1081,9	1136

La filière conventionnelle affiche au total une croissance de +0,72 Mt sur la durée sur projet stratégique pour un objectif fixé à +0,4 Mt. Ce résultat principalement des trafics de STE et TTS, les autres quais étant en déprise (darse 6).

Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

DLI : Travaux d'aménagement en cours pour une livraison de la plateforme fin 2018

15 ha de la plateforme sont d'ores et déjà sous protocole (développeur).

Le site fait aujourd'hui l'objet d'échanges avec de nombreux prospects (chargeurs).

ZGI : Travaux d'aménagement initiés sur la phase 1. Remblais à partir de 2019

Deux projets sont d'ores et déjà actés sur ce site : Gridlink (10 ha) et un nouveau poste source (2 ha).

Propositions auprès de nombreuses industries.

3.1 Développement industriel

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

1: **Ecocem** (ciment vert)

2: **DMT + silos** (terminal multivracs) + **Projet d'une unité de production de plaques de plâtre**

3: **Aliphos** (phosphate alimentaire)

4: **Carrières du Boulonnais** (redispatching de roches calcaires)

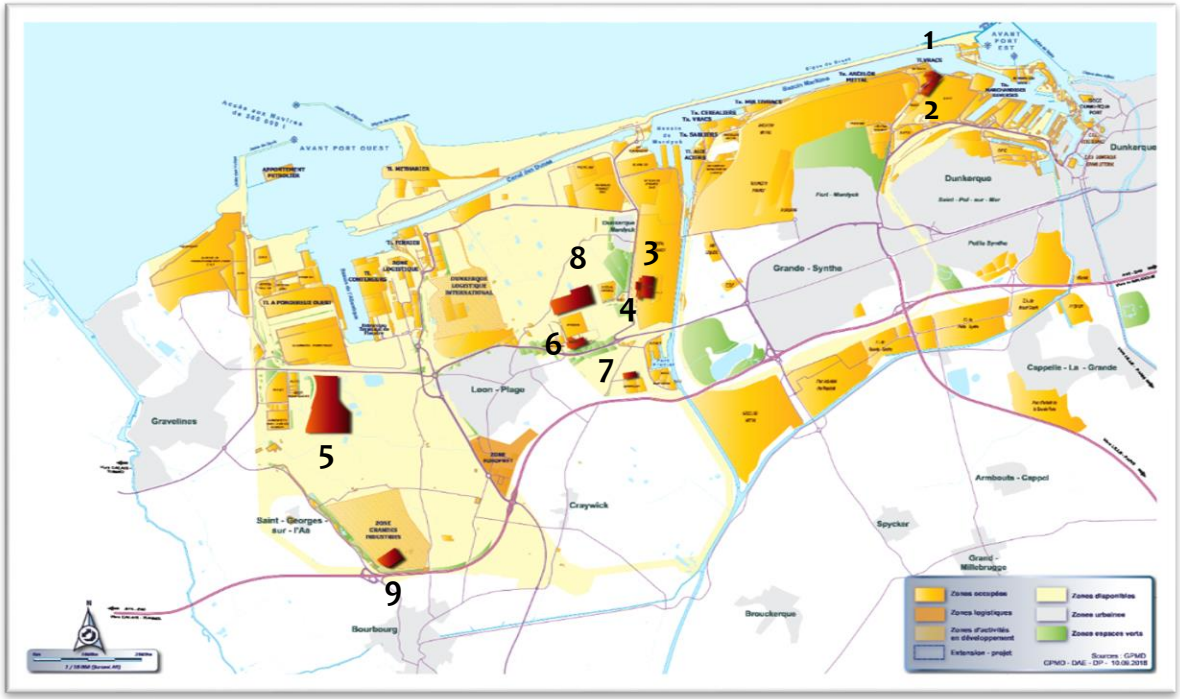
5: **SNF** (polyacrilamides)

6: **Indachlor** (HCl)

7: **Mahieu** (éléments béton)

8: **H2V** (hydrogène)

9: **Gridlink** (atterrage interconnexion électrique)

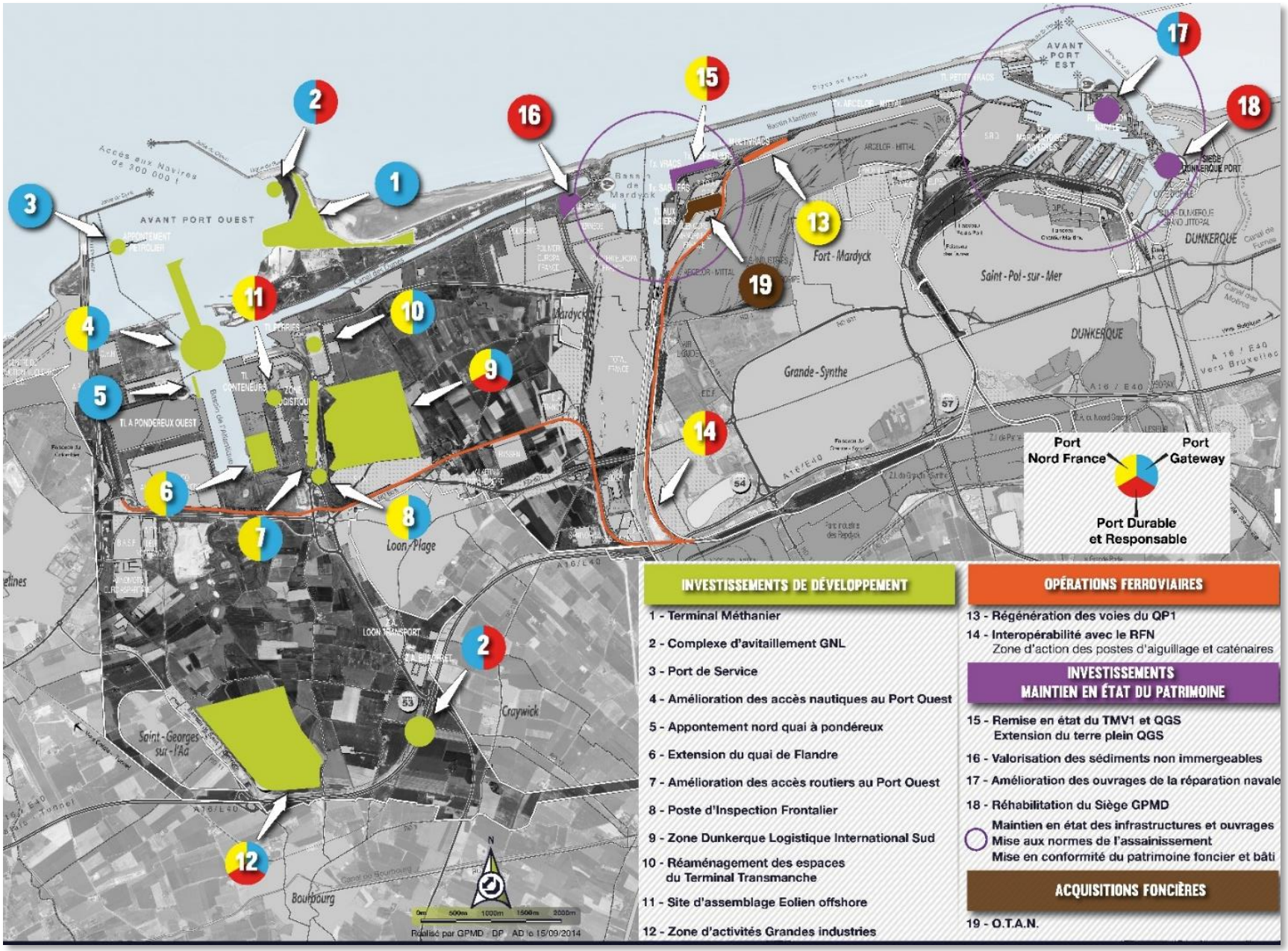


90 ha d'implantations industrielles / 1,7 Md€ d'investissements industriels, 2,81 M€ d'aménagements

CA généré pour le port : 2,8 M€/an de recettes domaniales

502 (ETP) emplois directs supplémentaires / Transport maritime associé: 1,1 Mt / an

3.2 BILAN DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT



INVESTISSEMENTS DE DÉVELOPPEMENT

1 - Terminal Méthanier

2 - Complexe d'avitaillement GNL

3 - Port de Service

4 - Amélioration des accès nautiques au Port Ouest

5 - Appontement nord quai à pondéreux

6 - Extension du quai de Flandre

7 - Amélioration des accès routiers au Port Ouest

8 - Poste d'Inspection Frontalier

9 - Zone Dunkerque Logistique International Sud

10 - Réaménagement des espaces du Terminal Transmanche

11 - Site d'assemblage Eolien offshore

12 - Zone d'activités Grandes industries

OPÉRATIONS FERROVIAIRES

13 - Régénération des voies du QP1

14 - Interopérabilité avec le RFN
Zone d'action des postes d'aiguillage et caténaires

INVESTISSEMENTS MAINTIEN EN ÉTAT DU PATRIMOINE

15 - Remise en état du TMV1 et QGS
Extension du terre plein QGS

16 - Valorisation des sédiments non immergeables

17 - Amélioration des ouvrages de la réparation navale

18 - Réhabilitation du Siège GPMD

Maintien en état des infrastructures et ouvrages
Mise aux normes de l'assainissement
Mise en conformité du patrimoine foncier et bâti

ACQUISITIONS FONCIÈRES

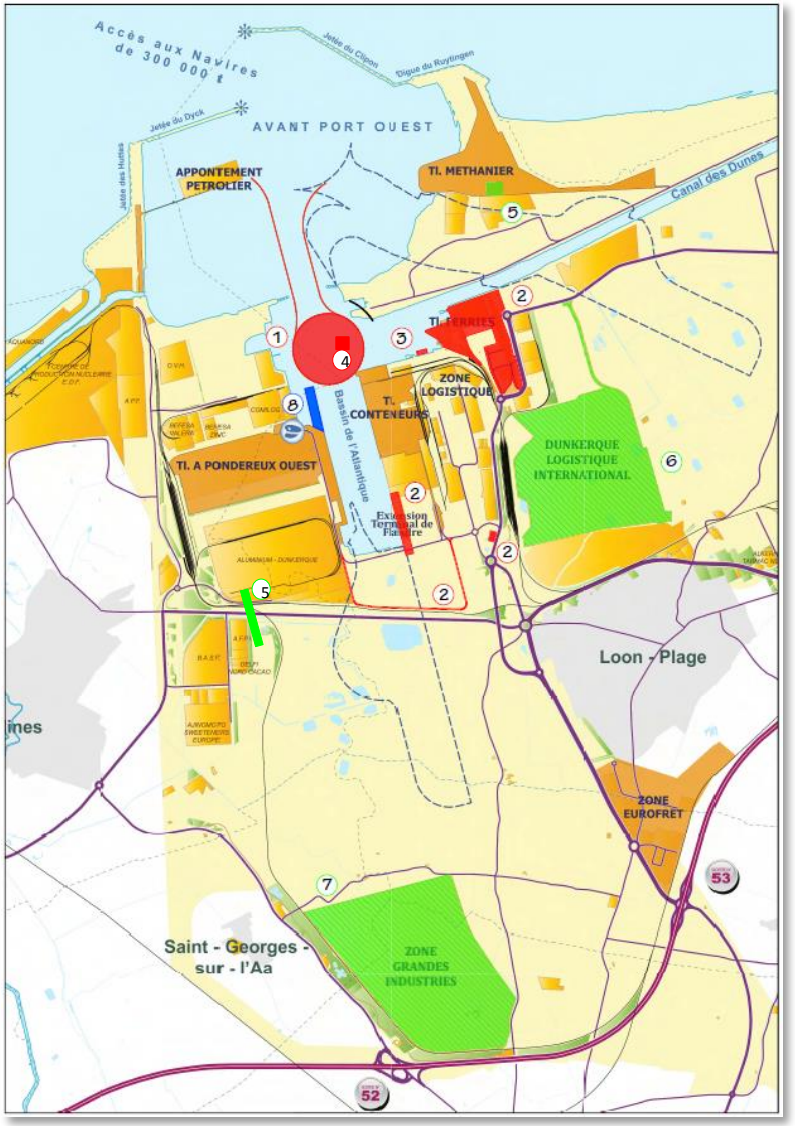
19 - O.T.A.N.

1- Le cercle d'évitage du bassin Atlantique
2- Les aménagements sur le port Ouest, refonte du terminal transmanche et PIF*
3- Le port de service
4- La station d'avitaillement au GNL* (terrestre)
5- L'extension du quai de Flandre (fin mars 2019)
6- DLI* Sud
7- ZGI*
8- L'appontement Nord du QPO (Arrêté préfectoral)

Les travaux maritimes inscrits au projet stratégique 2014-2018 ont tous été réalisés à l'exception de l'appontement Nord du QPO.

Les aménagements terrestres associés (quais, terre-pleins, voiries les desservant, services, …) sont réalisés ou en passe de finalisation.

Les aménagements logistiques sont en cours et se poursuivront sur le projet stratégique 2019-2023.



PIF*: Poste d'Inspection Frontalier; GNL*: Gaz Naturel Liquide; DLI*: Dunkerque Logistique Internationale; ZGI*: Zone de Grandes Industries

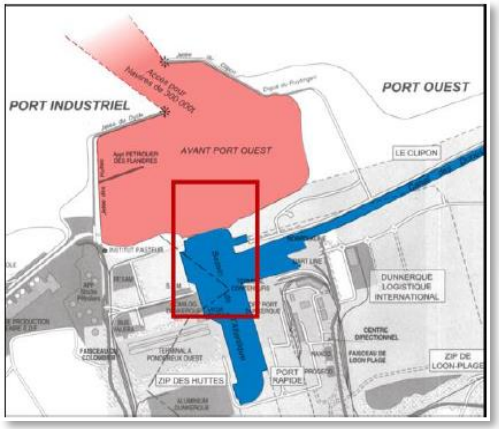
Objectif

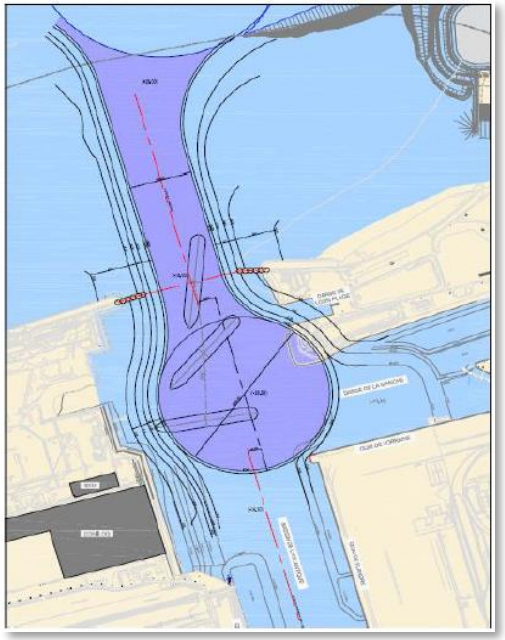
100 %
Réalisé

Difficulté

Le cercle d'évitage du bassin Atlantique (17,7 M€ ⇨ 17,4M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Elargissement du cercle d'évitage et du chenal d'accès au bassin de l'Atlantique Accueil des ULCS*	Dragage : 4,5 Mm^3 (vases, sables) Immersion : 830 000 m^3 Dépôt B : 1,5 Mm^3 Rechargement Statoil : 2,2 Mm^3 Recul des berges darse de Loon	Dragage : 2,9 Mm^3 Immersion : 2,2 Mm^3 Dépôt B : 665 000 m^3 Recul des berges darse de Loon Dépôt A : 130 000 m^3





- Objectifs atteints avec moins de dragage qu'estimé
- Plus de vases que de sables
- Mis en service en 2016
- Qualité granulométrique non cohérente avec les rechargements
- (commercialisation)

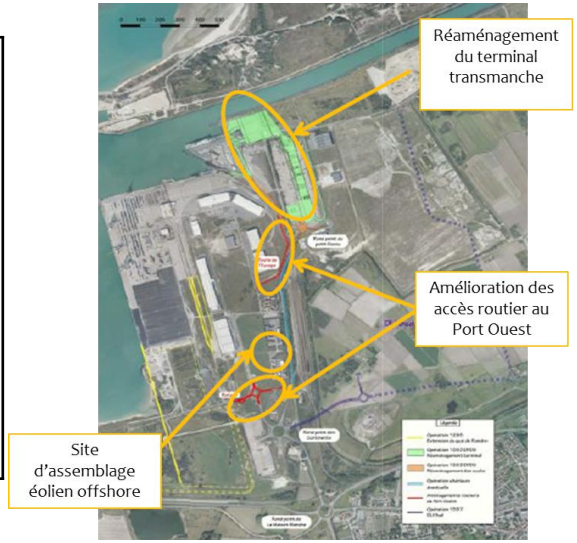
La réalisation de ces travaux garantit désormais des conditions sécuritaire de navigation pour l'ensemble des navires transitant dans le bassin de l'Atlantique.

ULCS*: Ultra Large Contener Ships

Les nouveaux aménagements (Port Ouest)

Les aménagements sur le port Ouest (3,1 M€ ⇨ 4,0M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Amélioration des voies d'accès terrestres pour fluidifier le trafic Développement de la logistique et du conteneur	Déplacement de la porte ISPS*4 et création d'un giratoire Modification de l'accès au quai de Lorraine Aménagement d'un site pour assemblage éolien	Déplacement de la porte ISPS*4 et création du giratoire des Amériques, d'un parking connexe, d'un bâtiment (aubette de contrôle) Modification de l'accès au quai de Lorraine: création de la route de l'Europe



Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

Seul le site d'assemblage éolien offshore n'a pas été réalisé (planning du parc éolien)

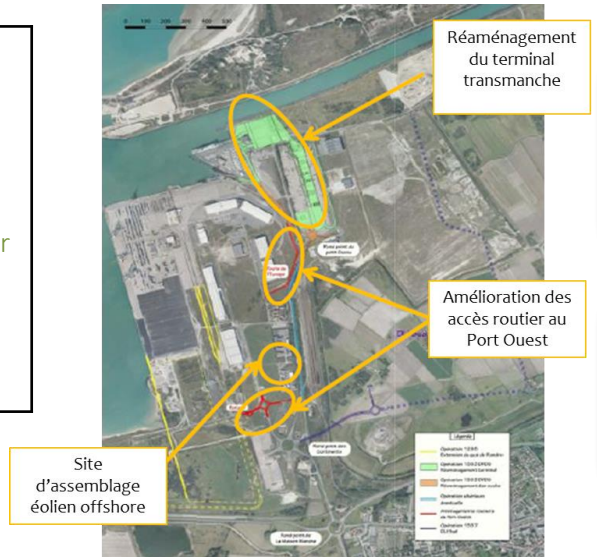
L'ensemble des problèmes de blocage de circulation (saturation des parkings, entrée terminal conteneur, contrôles des accès, giratoire des continents, …) ont été résolus (meilleure gestion et répartition des flux).

ISPS*: International Ship and Port Facility Security

Les nouveaux aménagements (Port Ouest)

Refonte du terminal transmanche (11,3 M€ ⇨ 23,9M€ dont les travaux financés par l'UKBF à 100%)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Réduire les temps de chargement, déchargement des navires Accélérer les contrôles Améliorer la sécurité Augmenter les capacités de parking	Création d'un parking, d'un bâtiment, d'une zone d'accueil	Création de bâtiments et de terre-pleins pour les contrôles Création de terre-pleins pour parking Clôtures sécurisées



Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

Travaux achevés en mars 2016.

Le port a également assisté DFDS dans la réalisation de ses travaux (bâtiment + aubettes d'enregistrement).

La gestion des flux de poids lourds en entrée et en sortie du terminal transmanche s'est fortement améliorée, permettant ainsi la consolidation du trafic Ro-Ro*.

12 336 kt (2013) -> 15 568 kt (2018)

Ro-ro*: roll-on / roll-off

Les nouveaux aménagements (Port Ouest)

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

PIF - Poste d'Inspection Frontalier (1,95 M€ ⇨ 2,01 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Optimiser et améliorer le service aux importateurs Harmoniser les contrôles	Construction d'un bâtiment de 800 m² (400 m² déchargements, inspections et consignes, 400 m² bureaux administratifs et techniques) Aménagement extérieur	Construction d'un bâtiment de 800 m² (400 m² déchargements, inspections et consignes, 400 m² bureaux administratifs et techniques) Aménagement extérieur

- Mise en service en octobre 2015 à disposition des services du SIVEP* (Vétérinaires et Phytosanitaires).
- Capacité de traitement de 5000 lots / an
- (1000 lots / an à fin 2013).

Réduction de la durée des contrôles.

Nette évolution du nombre de lots contrôlés:

600 lots à fin 2013 -> 1303 lots en 2018

SIVEP*: Service d'Inspection Vétérinaire Et Phytosanitaire aux frontières

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

Le port de service (1,7 M€ ⇨ 1,6M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Amélioration de la productivité de la société de remorquage et de la sécurité portuaire	Mise en place de pieux Mise en place d'un ponton d'accostage et d'un ponton d'accès piéton Accessoires de l'appontement (passerelles, éclairage, ….)	Mise en place de pieux Mise en place de 2 pontons d'accostage et de 2 passerelles piétons Raccordement eau / électricité

- Relocalisation du projet (APF-> quai de Lorraine) pour des raisons techniques (accès terrestre plus aisé, bathymétrie plus favorable).
- Les deux appontements sont exclusivement réservés aux remorqueurs de la société Boluda.

La réalisation des travaux a été achevée en Juin 2017.

Des relèves se font désormais au Port Ouest.

Boluda a par ailleurs mis en place un point d'appui technique qui leur permet d'éviter des déplacements depuis le port Est.

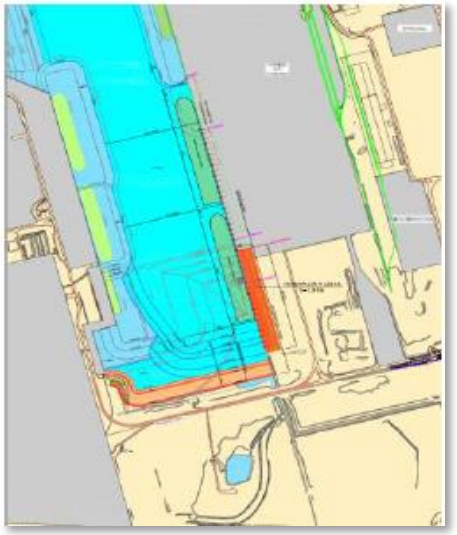
Les nouveaux aménagements (Port Ouest)

100 %
Réalisé

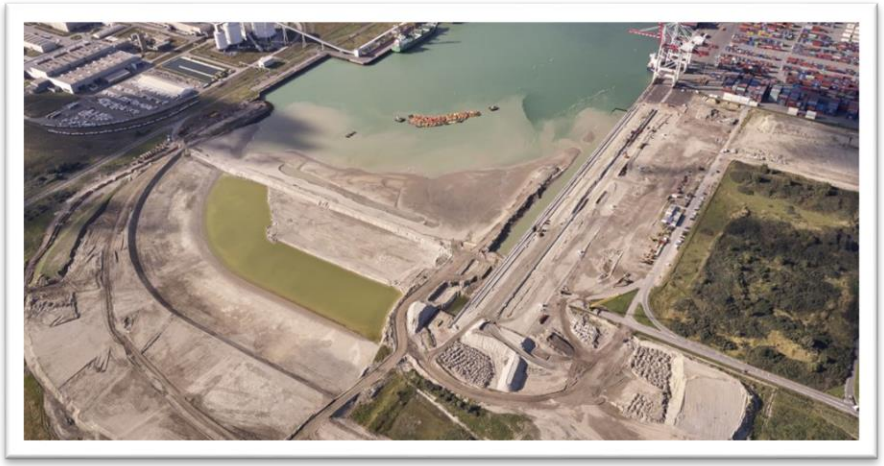
Difficulté

L'extension du quai de Flandre (61,4 M€ ⇨ 54,5M€, fin du programme en 2019)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Accueillir simultanément plusieurs grands porte-conteneurs Développer le conteneur sur l'hinterland	350 ml de quais supplémentaires Dragage : 2,48 Mm^3 30 000 m^3 valorisation terrestre Jusqu'à 2,45 Mm^3 sur le littoral 1,5 Mm^3 dépôt B selon besoins sur le littoral Colonnes ballastées Création 1,9 ha de terre-plein	500 ml de quais supplémentaires Dragage : 3,6 Mm^3 2,1 Mm^3 DLI, 1,1 Mm^3 dépôt B (SNF), 0,4 Mm^3 zones humides Colonnes ballastées Création 4 ha de terre-plein Dévoiement de la route du QPO (2 km) Modification front d'accostage du quai de Flandre



- Evolution du projet pour des raisons techniques (SOGEA), environnementales (front d'accostage) et stratégiques (longueur de quai).
- Fin des travaux projetée pour fin 03/2019.



L'activité porte-conteneurs a évolué de

291 628 EVP* en 2013 à 421 975 EVP* en 2018.

EVP*: Equivalent Vingt Pieds

DUNKERQUE PORT

La station d'avitaillement au GNL* (17,95 M€ ⇨ 1,5 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Développer une chaîne logistique d'avitaillement GNL* terrestre et maritime	Adaptation de l'appontement maritime de chargement / déchargement de GNL* Dragage de 16 000 m^3 Connexion de l'appontement au terminal méthanier et adossement à la digue de protection des postes	Construction d'une station terrestre d'avitaillement de camions (1 baie de chargement en phase démarrage et 3 à long terme)

Objectif

20 %
Réalisé

Difficulté

La réalisation de la station maritime (adaptation de la jetée existante, construction d'un nouvel appontement) doit être confirmée par Fluxys qui a racheté le terminal méthanier.

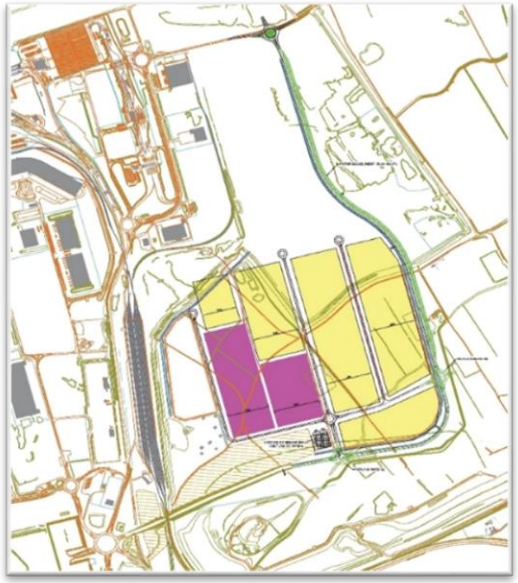
Le projet routier entrera en service en mars 2019.

GNL*: Gaz Naturel Liquide

3.2 Les nouveaux aménagements (Port Ouest)

DLI* Sud (7,5 M€ ⇨ 9,3M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Développer des zones logistiques dont des zones à température dirigée Développer l'industrie en complément de l'existant	Déviation des watergangs et fossés Déblai-remblai Voies ferrées Voirie et réseaux divers Ouvrage de franchissement Aménagements éco-paysagés et noues	Déviation des watergangs et fossés Fin des déblai-remblai (06/19) Voirie interne (2020) Ouvrage de franchissement (12/19) Aménagements éco-paysagés et noues (NC) Voies ferrées (si besoin)



Objectif

20 %

Réalisé

Difficulté

Les travaux de remblais sont effectués avec les sédiments dragués dans le cadre des travaux d'extension du quai de Flandre (économie circulaire)

15 ha de la plateforme font d'ores et déjà l'objet d'un protocole (développeur).

Le site fait l'objet d'échanges réguliers avec des prospects. La partie Ouest sera mise à disposition fin 2019.

DLI*: Dunkerque Logistique Internationale

3.2 Les nouveaux aménagements (Port Ouest)

ZGI* (11,5 M€ ⇨ 3,8M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Accueillir simultanément plusieurs grands porte-conteneurs Développer le conteneur sur l'hinterland	Dérivation des watergangs se trouvant sur la zone d'étude Remblaiement de la zone afin d'obtenir la topographie souhaitée Création de la lagune de traitement des eaux usées Aménagement de la gare ferroviaire Mise en place des réseaux et du système incendie Aménagement de la voirie intérieure Aménagement des noues paysagères pour la gestion des eaux pluviales	Mesure compensatoire Décapage / débroussaillage Remblaiement de la plateforme du poste source

Objectif

20 %

Réalisé

Difficulté

- Les travaux d'aménagement de la plateforme ont pris du retard en raison du diagnostic d'archéologie préventive (1,5 an).
- La phase 1 de ZGI* sera réalisée sur le projet stratégique 2019-2023 (remblai en 2019).

Deux projets sont d'ores et déjà actés sur ce site: Gridlink (10 ha) et un nouveau poste source (2 ha).

Des réflexions sont également en cours dans le cadre du Brexit et avec des prospects industriels.

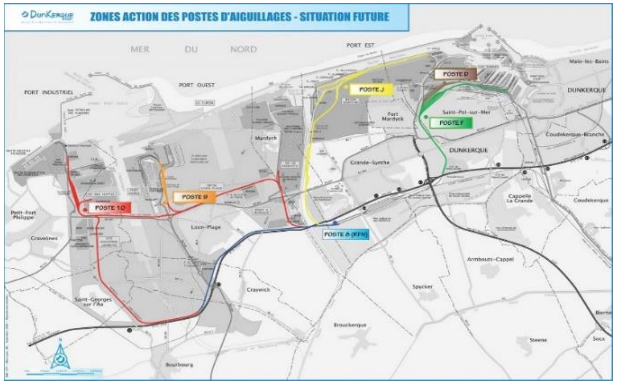
ZGI*: Zone de Grandes Industries

80 %
Réalisé

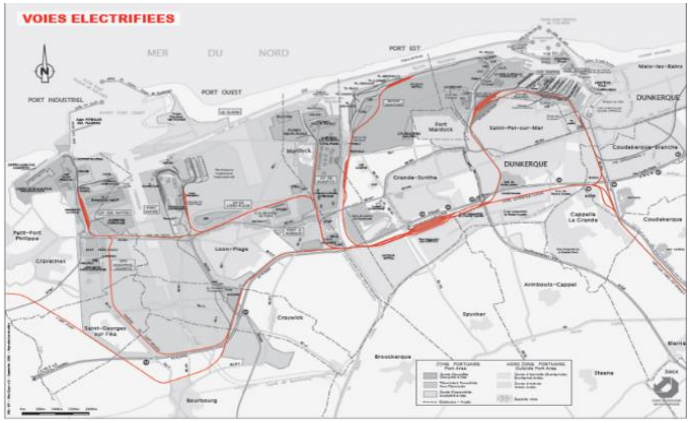
Difficulté

L'interopérabilité avec le RFN* (14,7 M€ ⇨ 10,3 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Sécuriser les opérations ferroviaires Mise en conformité électrique Indépendance au poste 8 Gérer l'obsolescense des installations	Extension des zones d'action des postes 10 et J Séparation des périmètres caténaires entre le RFN* et le RFP* Régénération des voies du QP1 - Poste J Régénération boucle Est et poste 10 Régénération HT/BT* Régénération des mâts d'éclairage et du tableau général BT* du poste de transformation MR	Extension des zones d'action des postes 10 et J (en cours – 08/19) Séparation des périmètres caténaires entre le RFN* et le RFP* (en cours – 08/19) Régénération des voies du QP1 - Poste J Régénération boucle Est et poste 10 Régénération HT/BT*



Les opérations réalisées selon le programme du projet stratégique 2014-2018 ont permis de remettre en état les voies ferrées portuaires.



Les deux opérations en cours (séparation complète SNCF / GPMD) permettront à elles seules de réduire le coût de la gestion courante des VFP* d'environ 670 k€ /an à partir de 2020.

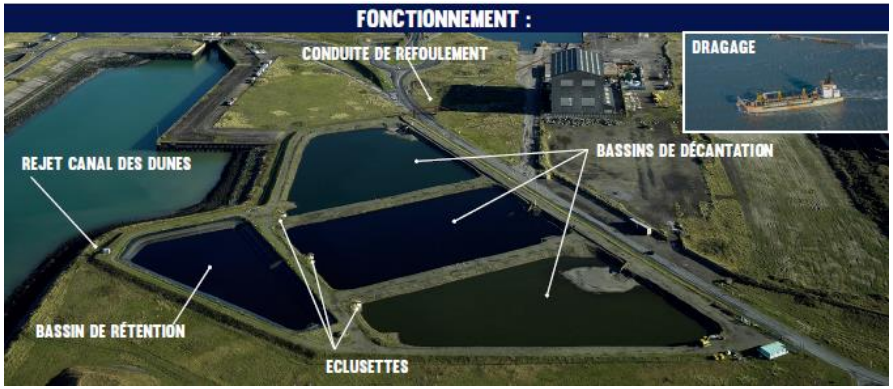
RFN*: Réseau Ferré National; RFP*: Réseau Ferré Portuaire; HT/BT: Haute Tension/Basse Tension;

Objectif

Difficulté

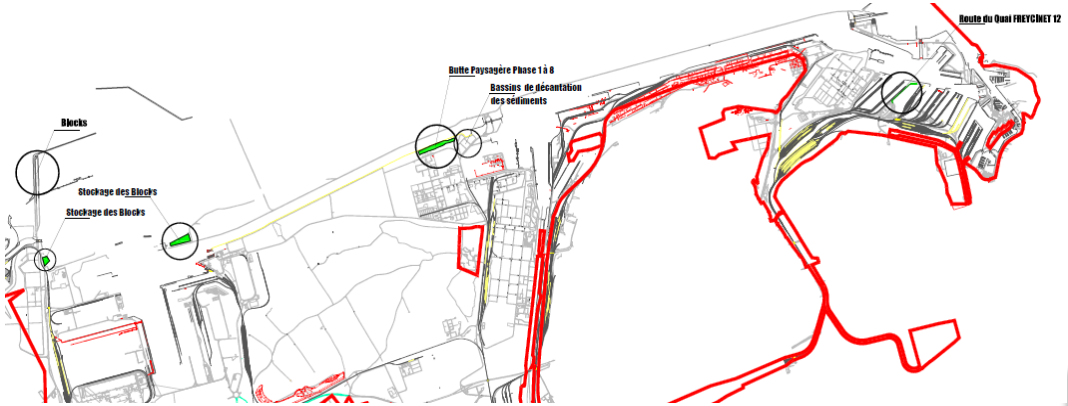
La valorisation des sédiments non immergeables (3 M€ ⇨ 2,7 M€)

Période	Volumes secs (m^3)	Total (m^3)
PS 2009-2013	83 821	83 821
2014	17 468	95 234
2015	22 681	
2016	18 809	
2017	20 058	
2018	16 218	



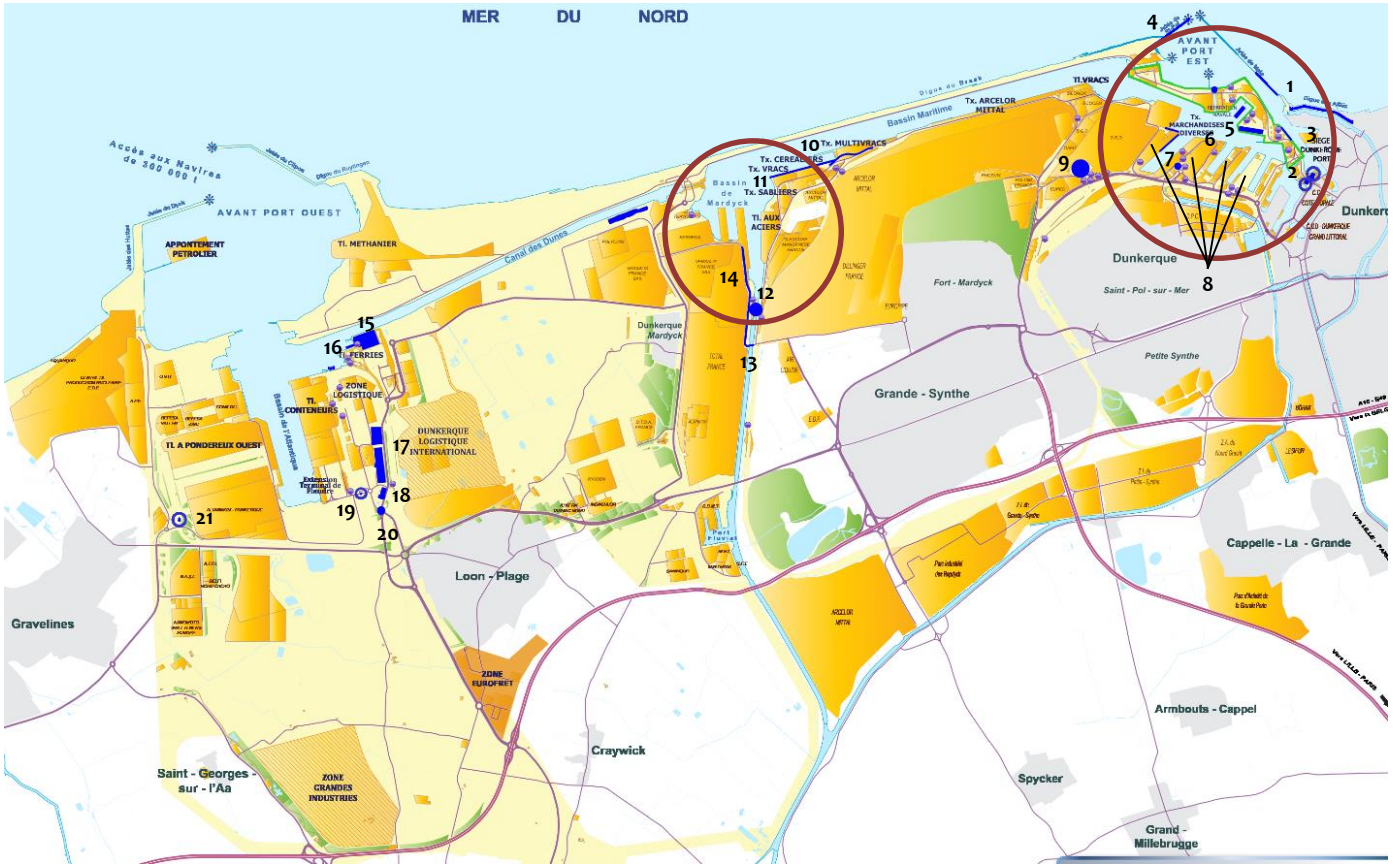
Modelé éco-paysager (1 tranche par année), qui participe à la formation du cœur de nature S3 du SDPN*

Davantage de sédiments ont été gérés à terre durant ce projet stratégique (+12%). Une seule filière de valorisation (éco-modelé paysager).



SDPN*: Schéma Directeur du Patrimoine Naturel

3.2 Bilan du programme de maintien en l'état des infrastructures portuaires



Secteurs de mise aux normes de l'assainissement

1- Digue des Alliés / jetée de Malo
2- Bâtiment Guillain, pavillon des maquettes, abords, Santé Maritime
3- Défenses de Trystram
4- Jetée de St Pol / Musoir Watier
5- Radier et peinture du dock flottant, pompe F6
6- Défenses du quai Rubis (front du môle 5)
7- Programme d'automatisation des portes (exemple de la porte 1)
8- Noues portuaires de tous les Freycinet
9- Démolition du cercle BP
10- Voies de roulement de l'appontement QP2, voies ferrées chaux, accès SICA
11- Rénovation des terre-pleins du QGS
12- Réparation du pont du Fortelet et de la darse 6
13- Porte de la porte amont de l'écluse de Mardyck
14- Rénovation du tapis de la route du Fortelet
15- Réaménagement du terminal transmanche, extension du parking
16- Rénovation du front d'accostage de la passerelle Ro-Ro 3
17- Reconfiguration de Progeco / TCSI
18- Création du PIF*
19- Aménagement de la porte 4
20- Création du rond-point des continents
21- Régénération du poste 10

Bilan du programme de maintien en l'état des infrastructures portuaires

Infrastructures portuaires et accès maritimes (5,4 M€ ⇨ 7,9 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Garantir la sécurité des ouvrages Maintenir un bon niveau de sécurité pour la navigation	Maintenance des quais et berges maritimes et fluviales Entretien des digues et jetées VSC* des ouvrages	Programme de remise en état des digues et jetées Programme de protection anticorrosion des structures métalliques des infrastructures maritimes Réfection des joints du QPO (partielle) Programme de rénovation des berges maritimes et fluviales Maintenance des quais Remise en état du quai de Flandre pour la partie située entre les bollards 27 et 40 Comblement des cavités situées à l'arrière du rideau de palplanches du quai de l'Escaut Passerelle ro ro* 3: nouveau front d'accostage

Objectif

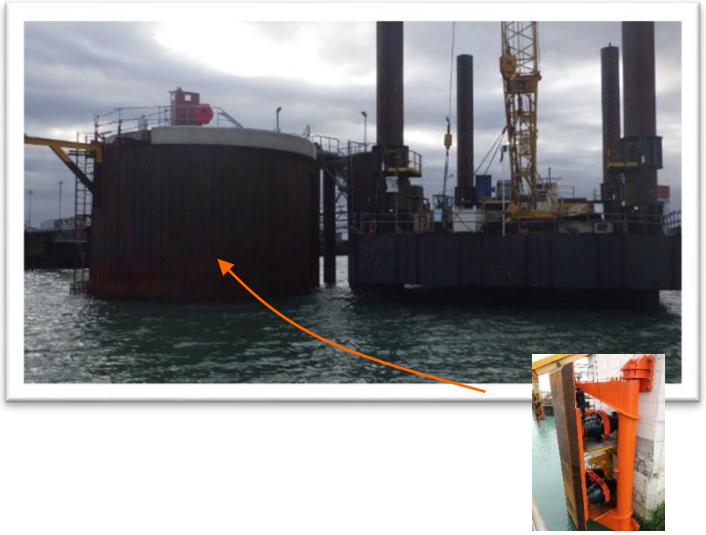
100 %

Réalisé

Difficulté

L'ensemble des opérations de réparation et d'entretien a été réalisé. Les VSC* ont été menées selon les délais prévus.

Ces opérations, qui sécurisent la navigation, constituent un travail de fond permanent qui devra être poursuivi sur le projet stratégique 2019-2023.



VSC*: Visite Simplifiée Comparée; Ro-ro: roll-on/roll-off

Bilan du programme de maintien en l'état des infrastructures portuaires

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

Voiries et terre-pleins (10,1 M€ ⇨ 8,5 M€)

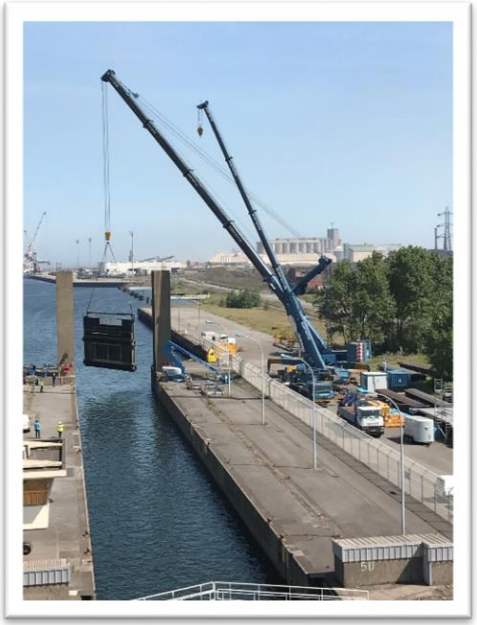
Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Mise en conformité Maintien en l'état Réparation des désordres observés	Mise aux normes des assainissements du Port Est et du secteur des écluses / réparation navale Remise en état de 3 ponts fixes Programme d'entretien des routes Entretien des terre-pleins Entretien des espaces verts et des friches	Mise en état des assainissements du Port Est et du secteur des écluses / réparation navale Remise en état de 3 ponts fixes Programme d'entretien et de rénovation des terre-pleins (TMV et QGS) Programme 2015-2018 de rénovation des voiries portuaires Réorganisation des accès au terminal céréalier / transmanche Entretien des espaces verts et des friches

La majeure partie du programme d'entretien et de rénovation des voiries et terre-pleins a été réalisée. Concernant les voiries, le programme devra être renouvelé sur le prochain projet stratégique. Pour les terre-pleins, le comblement de la darse du QGS est à reporter sur le prochain projet stratégique afin de permettre la construction de silos céréaliers supplémentaires (SICA).

Les opérations de mise aux normes, de réparation / rénovation et d'entretien ont résolu les désordres relevés et sécurisé les activités des secteurs concernés.

Ecluses et stations de pompage (8 M€ ⇨ 12,8 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Maintenir en l'état des ouvrages Réduire les taux de panne	Remise en état de l'écluse de Gaulle Remise en état de l'écluse Watier Remise en état de l'écluse Trystram Stations de pompage Ecluses fluviales Ponts mobiles	Programme de rénovation et d'amélioration de l'écluse de Gaulle et de la station de relevage Programme de rénovation et d'amélioration de l'écluse Watier et carénage des portes Programme d'amélioration de l'écluse Trystram Programme de rénovation des équipements de l'écluse de Mardyck Rénovation des ponts mobiles



Objectif

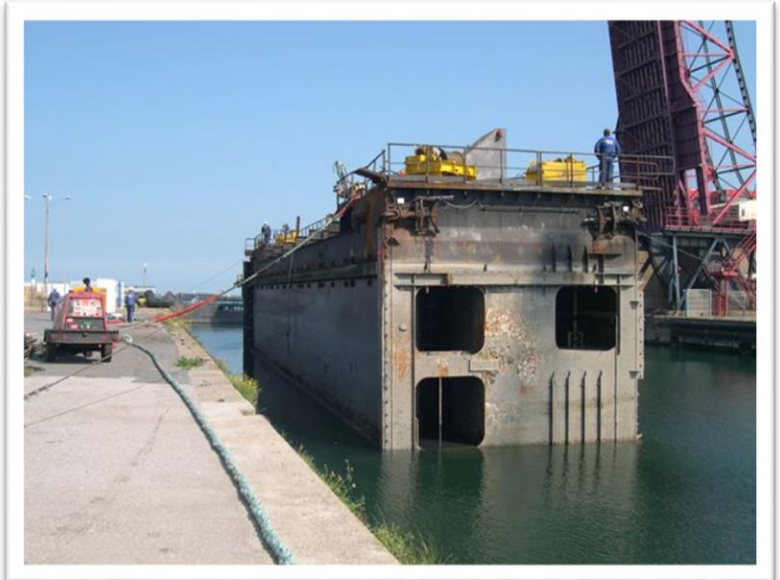
100 %

Réalisé

Difficulté

Les programmes de rénovation et d'amélioration des écluses et des stations de pompage ont été plus conséquents que ceux initialement projetés compte tenu des retards pris dans les années 2000 sur ces ouvrages.

Les opérations effectuées ont permis de réduire le taux de panne en dessous de 2%.



Réparation navale (9,1 M€ ⇨ 8,2 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Maintenir en l'état des ouvrages	Programme de rénovation des ouvrages et des installations de la réparation navale	Protection anti-corrosion du Dock Flottant et remise en état du radier Programme de rénovation et d'investissement sur le site de la réparation navale (notamment des pompes d'assèchement) Programme de rénovation des outils de manutention, des réseaux, des bâtiments, des quais et des terre-pleins et le traitement des eaux pluviales.

Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

90% du programme de rénovation ont été réalisés à fin 2018. Les derniers travaux sont prévus pour début 2019.

La réparation navale souffre d'un marasme dans le secteur. De nouvelles pistes doivent être engagées.

Modernisation du bâti (14 M€⇨ 13,2 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Maintenir en l'état des bâtiments	Programme de travaux de remise en état des bâtiments du GPMD Mise aux normes de l'assainissement non collectif (ANC*) Travaux de réhabilitation du bâtiment Guillain et du pavillon des Maquettes Conformité incendie / sécurisation Mesures vis-à-vis du PPRT*	Mise aux normes des accès et réaménagement du bâtiment Guillain et du pavillon des maquettes Mise en conformité incendie et sécurisation des bâtiments et installations du GPMD Remise en état des bâtiments du parc locatif Remise en état des bâtiments non loués du GPMD Rénovation des hangars et entrepôts, et autres bâti du GPMD Mise aux normes des installations d'ANC* des bâtiments du GPMD

- Les travaux sur le bâti ont été menés conformément aux actions définies dans le Schéma Directeur de la Stratégie Immobilière définie durant le projet stratégique, et se poursuivront sur le prochain projet stratégique.
- Les études relatives aux PPRT* se sont achevées en 2018. Les actions seront mises en œuvre sur le prochain projet stratégique.

Les bâtiments modernisés sont désormais conformes aux normes d'accès et de sécurité.

Objectif

80 %
Réalisé

Difficulté

ANC*: Assainissement Non Collectif; PPRT: Prévention des Risques Technologiques

Réseaux et sureté (4,5 M€ ⇨ 9,4 M€)

Objectifs	Travaux projetés	Travaux réalisés
Mise en conformité des installations Fiabilisation des réseaux Sécurisation	Réorganisation et rénovation des réseaux électriques du port Est et du port Central Géoréférencement / SIG* / Fibre Sécurisation des installations stratégiques pour la sûreté portuaire	Réorganisation et rénovation des réseaux électriques du port Est et du port Central Géoréférencement / SIG* / Fibre Sécurisation des installations stratégiques pour la sûreté portuaire Développement et sécurisation des réseaux télécoms Eclairage Création d'un branchement à quai pour les navires (quai de Flandre)

Objectif

100 %

Réalisé

Difficulté

Les opérations prévues au projet stratégique 2014-2018 ont été réalisées. Des opérations non inscrites ont projet stratégique , tels que la sécurisation des réseaux télécom et le branchement à quai des navires, ont également été menées.

Le programme initial des opérations relatives aux réseaux et à la sûreté a été renforcé en cours de PS en raison des demandes de sécurisation de l'espace portuaire par l'UKBF et du besoin de réduire les impacts du trafic maritime sur la qualité de l'air.

SIG*: Système d'Information Géographique

1. Taux de réalisation du budget d'investissement du projet stratégique

3.3 Taux de réalisation du projet stratégique 2014-2018 (en M€)

80 %
Réalisé

Prévisions

Famille d'invest	2014	2015	2016	2017	2018	Total 2014-2018
INVESTISSEMENTS DE DEVELOPPEMENT						
Opérations de développement du Port Ouest	1 754	3 785	23 000	39 300	11 221	79 060
Etudes Extension Bassins	623	633	400	400	344	2 400
Aménagements logistiques Port Ouest	2 256	14 334	11 470	8 000	1 200	37 260
Services GNL et Port de service	3 192	3 618	9 250	8 805		24 865
SOUS-TOTAL INVESTISSEMENTS DE DEVELOPPEMENT	7 825	22 370	44 120	56 505	12 765	143 585
OPERATIONS FERROVIAIRES	1 405	302	4 500	9 250		15 457
INVESTISSEMENTS DE MAINTIEN EN ETAT (y compris acquisitions foncières)	18 333	16 476	16 122	8 865	6 695	66 491
TOTAL	27 563	39 148	64 742	74 620	19 460	225 532
Total des subventions	*8 189*	*4 550*	*22 106*	*18 971*	*9 426*	*63 242*

Famille d'investissement	2014 Réalisé	2015 Réalisé	2016 Réalisé	2017 Réalisé	2018 Réalisé	TOTAL 2014-2018	TAUX DE REALISATION
INVESTISSEMENTS DE DEVELOPPEMENT							
Opérations de développement du Port Ouest	*1 250*	*7 780*	*12 219*	*24 274*	*28 537*	*74 059*	*93,7%*
Etudes d'extension des bassins	*478*	*561*	*387*	*1 282*	*710*	*3 419*	*142,4%*
Aménagements logistiques du Port Ouest	*1 093*	*15 025*	*7 740*	*4 493*	*12 667*	*41 019*	*110,1%*
Services GNL et Port de service	*4 867*	*1 372*	*586*	*1 417*	*78*	*8 320*	*33,5%*
Environnement				*46*	*126*	*172*	
SOUS-TOTAL INVESTISSEMENTS DE DEVELOPPEMENT	***7 687***	***24 738***	***20 932***	***31 513***	***42 119***	***126 989***	***88,4%***
OPERATIONS FERROVIAIRES	***194***	***56***	***862***	***3 030***	***6 147***	***10 289***	***66,6%***
INVESTISSEMENTS DE MAINTIEN EN ETAT DU PATRIMOINE (y compris acquisitions foncières)	***16 071***	***10 938***	***20 086***	***12 241***	***11 827***	***71 162***	***107,0%***
RENFORCEMENT DES MESURES DE SECURITE DU TERMINAL TRANSMANCHE			***127***	***1 968***	***4 663***	***6 757***	
TOTAL	***23 953***	***35 731***	***42 007***	***48 752***	***64 755***	***215 197***	***95,4%***

Le projet stratégique 2014-2018 a été réalisé à 95,4% selon la projection faite initialement pour l'hypothèse basse (sans l'appontement du QPO).

Les travaux de maintien en l'état du patrimoine ont été plus importants que prévus (107%).

Les travaux d'investissement tout comme les opérations ferroviaires sont légèrement plus faibles que la projection (88,4% et 66,6% respectivement), certains travaux devant se terminer en 2019 et 2020. De plus, la station maritime de GNL* n'a pas été réalisée (en attente de la décision de l'exploitant).

GNL*: Gaz Naturel Liquide

3.4 BILAN DE LA GESTION FONCIERE ET PATRIMONIALE

1. Cessions
2. Rénovation / Démolition
3. Occupation du domaine portuaire
4. Transfert de bien entre RFF et GPMD

Secteurs et surfaces cédées, notamment à la CUD*

Objectifs du projet stratégique :
* Bassin du commerce, l'arrière port, grand large et Môle 1
* Ponts communautaires (du môle 2 et du Grand Large)

9,7 M€.

Cession à la CUD*
- Môle 2 en partie et le pont du môle 2
- Terrains dans le secteur des formes de radoub (réparation navale)
- Quais Freycinet 1 et 2

→ 9,7 ha au total pour un montant de 7,5 M€.

Cession à des acquéreurs autres
- Terrains
- Immeuble d'habitations

→ 1,3 ha au total pour un montant de 373 k€.

Acquisition
- Terrain de l'OTAN

→ 10 ha pour 1M€.

Durant le projet stratégique 2014-2018, les cessions foncières ont représentées un montant de 7,87 M€ pour 11 ha (60,8 ha pour 6,3 M€ sur le PS 2009-2013).

Les cessions à la CUD* ont permis de recréer du lien ville-port au travers de projets d'aménagement du territoire.

Le terrain de l'OTAN est disponible à la commercialisation (plusieurs prospects en cours).

Objectif

60 %
Réalisé

Difficulté

CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque

Rénovation / Démolition

Objectif

80 %
Réalisé

Difficulté

Objectifs du projet stratégique :

* Mener une étude pour la prise en compte du PPRT sur le bâti
* Définir un Schéma Directeur de Stratégie Immobilière

Conséquence du PPRT sur le bâti en zones R et r

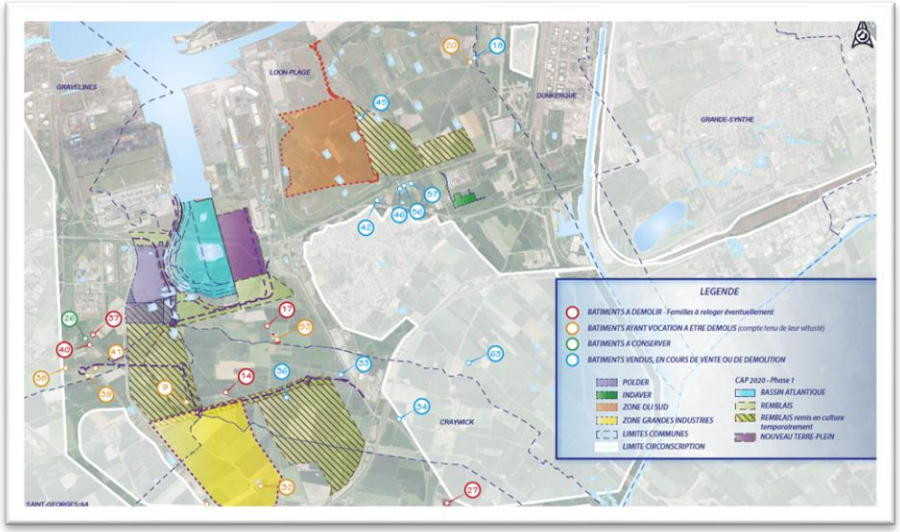
- *Etude EFFECTIS (vulnérabilité, solutions de renforcement, coûts inhérents)*
- *Etude Bureau Veritas*
- *Etude d'opportunité avec les industriels concernés finalisée en 2018*

Mise en place de solutions organisationnelles plutôt que structurelles (prochain projet stratégique)

Schéma Directeur de Stratégie Immobilière

- *Devenir des bâtiments fixés*
- *L'obligation de cession et de démolition sur 2018-2020*

- 4 démolitions
- 10 cessions
- 1 sortie pour fin de contrat crédit-bail
- 3 rénovations complètes (Santé maritime, pavillon de Maquettes et bâtiment Guillain)



Occupation du domaine portuaire

	Surface (en ha)
Circonscription terrestre portuaire	6742 ha
Bassins intérieurs	1325 ha
Activités économiques	1596 ha
Surfaces commercialisées durant le PS 2014-2018	171 ha
Dont reconversion (DK4 + Aliphos + Biofuel + Carrières du Boulonnais+ Equiom Granulats)	26 ha + 5ha en option (EQUIOM)
Surfaces en cours de commercialisation logistique (DLI / ZGI port rapide + OTAN)	337 ha
dont reconversion (OTAN)	10 ha
Surfaces en cours de déconstruction pour une reconversion	88 ha (SRD)
Espaces dédiés à l'environnement	279.5 ha
Dont espaces dédiés aux mesures compensatoires réalisées pendant le PS 2014-2018	102,5 ha

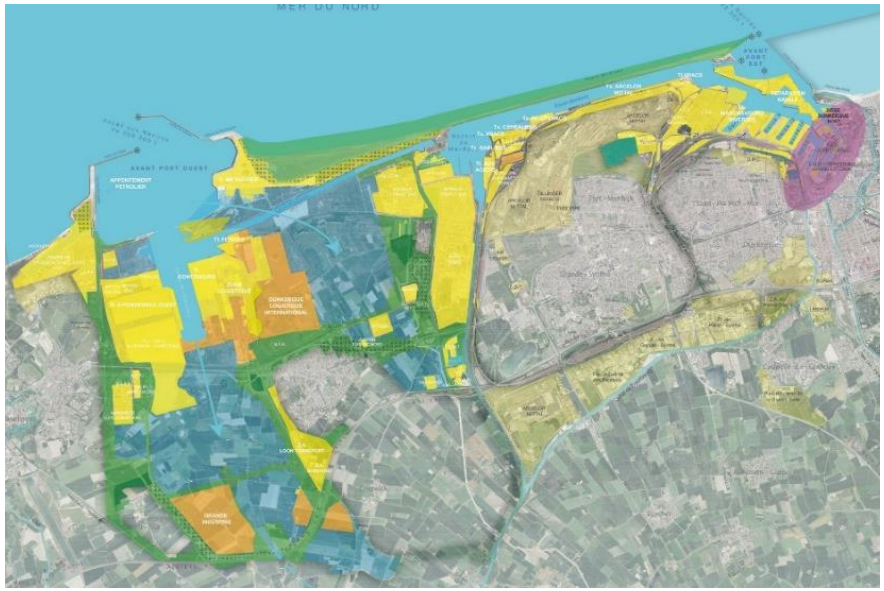
Au cours du projet stratégique 2014-2018, 610 ha ont été aménagés par le port pour créer des surfaces destinées à être commercialisées ou pour créer des zones de compensation écologique.

Objectif

80 %

Réalisé

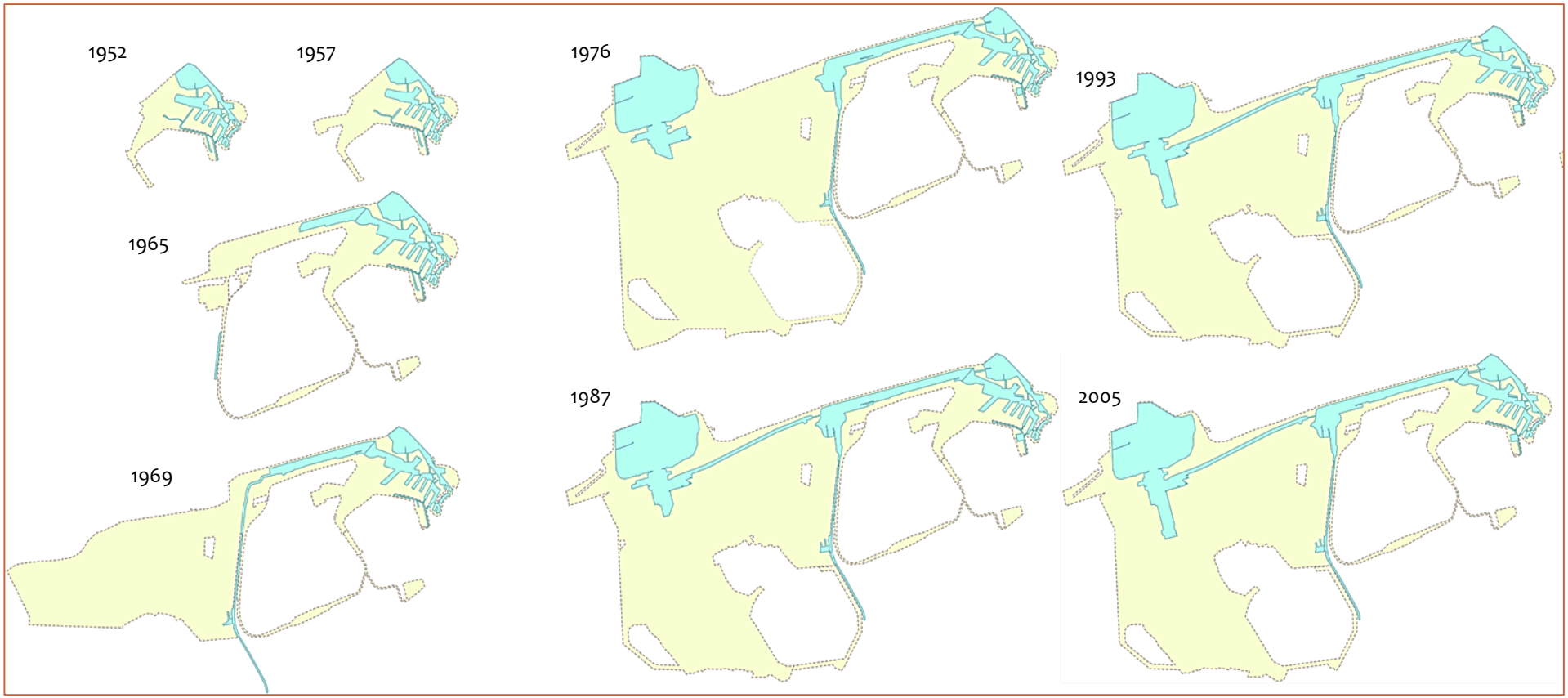
Difficulté



3.5 INTÉRÊT DES PROJETS STRATÉGIQUES DANS LA DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE LA PLACE PORTUAIRE

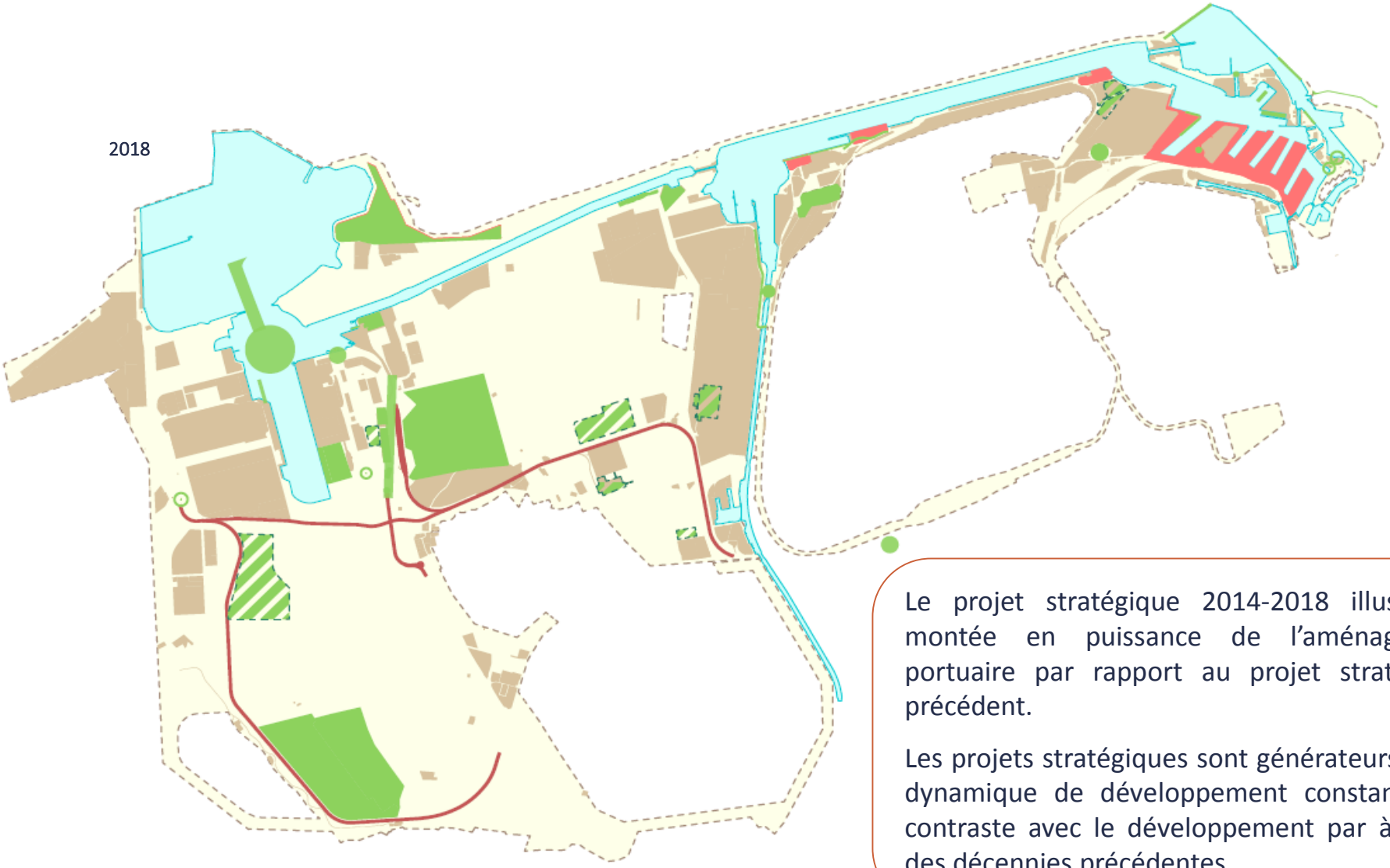
1. Evolution du domaine portuaire depuis 1952
2. Evolution du domaine portuaire depuis 2009
3. Evolution du domaine portuaire à venir

Évolution du domaine portuaire depuis 1952



Les contraintes urbaines et foncières ont amené le port à se développer vers l'Ouest au fil des décennies afin de pouvoir répondre aux demandes d'implantations industrielles et aux évolutions du trafic maritime.

Évolution du domaine portuaire depuis 2009



Le projet stratégique 2014-2018 illustre la montée en puissance de l'aménagement portuaire par rapport au projet stratégique précédent.

Les projets stratégiques sont générateurs d'une dynamique de développement constante qui contraste avec le développement par à coups des décennies précédentes.

Évolution du domaine portuaire à venir

2019-2023

Le prochain projet stratégique verra la réalisation de la phase 1 du projet CAP2020 et la préparation de terrains pour la création nouvelles zones logistiques.

3.6 BILAN DES ACTIONS PARTENARIALES

1. Conventions
2. Accompagnements
3. Communication

Les conventions

Convention générale

- **Deux conventions avec la CUD*** : tous les sujets relatifs à l'aménagement et au développement du territoire portuaire (actions commerciales et de communication communes, cession de foncier, subventions….)

Convention de travail

- **Convention annuelle avec l'AGUR*** : toile énergétique, toile industrielle, guide de recommandations de la ZIP*, internet physique, lien ville-port, …
- **Convention pluriannuelle avec l'ULCO*:** suivi topo-bathymétrique des UG*4 et UG*5

Convention de R&D

- **Convention Chaire ECOSED** : étude sur les filières de valorisation (granulats artificiels, …) des sédiments non immergeables
- **Thèse avec l'ULCO*** sur la dynamique hydrosédimentaire de l'UG*4
- **TIGA* (CUD*):** transformation de l'écosystème industrialo-portuaire

Objectif

Actions commerciales : Chine, Amérique du Sud, Océanie, Liban

Communications concertées

Cession : môle 2, port fluvial, gestion de la digue des Alliés

Subvention pour les aménagements du port : 9,04 M€ de 2014 à 2018

Les actions fixées ont toutes été réalisées.

Les suivis effectués ont permis d'établir le PGTC* comprenant un planning de mise en œuvre des actions.

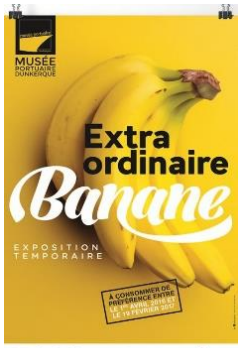
Les conventions de partenariats concernant des travaux de recherche ont permis d'apporter des connaissances complémentaires sur les différentes thématiques.

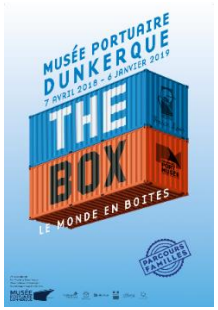
100 %

Réalisé

CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque; AGUR* Agence d'Urbanisme; ULCO*: Université du Littoral

Les accompagnements





- Création d'un Port Center avec le Musée Portuaire et la CUD*
- Exposition « bananes » et « conteneurs » avec le Musée portuaire
- Exposition « océans plastifiés » au Pavillon des Maquettes (CUD*)
- Accompagnement de la CUD* sur les dragages du port du grand large
- Films (« Baron noir » et « Dunkirk »)
- Actions de mécénat: exposition « la Flandre et la Mer » au Musée Départemental de Flandre, Chirstoff Debusschere au Musée portuaire
- Soutien aux Assises Européennes de la Transition Energétique

Le GPMD accompagne de nombreux maîtres d'ouvrage dans la réalisation de leurs projets en lien avec les activités du port.

INTÉRÊT DES PROJETS STRATÉGIQUES DANS LA DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE LA PLACE PORTUAIRE

Objectif

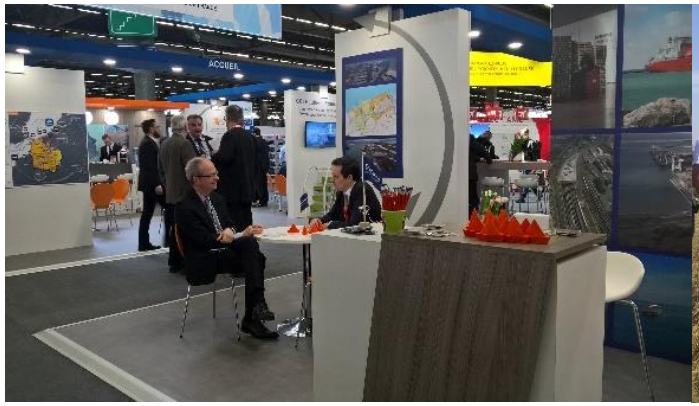
100 %

Réalisé

La communication

- Conférences de Presse et dossiers de presse annuels
- 111 communiqués de presse sur les évènements marquants (signatures d'accords, inauguration d'un site, création de nouvelles lignes maritimes, …)
- Articles « métiers portuaires » dans la Voix du Nord
- Communiqués dans des revues spécifiques (AIVP*, ESPO*, cahiers d'acteurs dans le cadre de débats publics, …)
- Présentations lors de conférences nationales et internationales
- Débat public CAP2020
- Matinales du Développement Durable
- Challenges tels que « Mobilité » et « au boulot à vélo »
- Actions en direction du grand public seul ou en partenariat (Fête de la Nature, nettoyage de plage, fête de la mer, « ça Dkartonne », …)
- Semaine européenne du développement durable
- Visites, générales ou ciblées sur une thématique donnée, du territoire portuaire

Le port communique de manière régulière, via différents canaux, sur l'ensemble des sujets concernant son territoire.



AIVP*: Association Internationale des Villes Portuaires; ESPO*: European Sea Ports Organisation

4 BILAN ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

Objectif

100 %
Réalisé

Difficulté

Politique tarifaire adaptée

Objectifs du PS : augmenter l'attractivité et la compétitivité du port via une politique tarifaire adaptée sur les droits de port, les services portuaires et le domanial

Droit de port

	2014	2015	2016	2017	2018
	+2%	+0,4%	+0,15 €	+0,10 €	/
	+2%	/	/	/	/
	+1,5%	+0,4%	+0,3%	+0,2%	+1%

Charbonniers, minéraliers exclus

Domanial

La grande majorité des contrats d'occupation est indexée sur l'indice du coût de la construction. Le dernier indice connu en décembre est appliqué à l'année suivante.

La politique tarifaire adoptée lors de l'élaboration du PS 2014-2018 a été mise en application. Il est à souligner le gel du droit de port sur la marchandise durant toute la période et la faiblesse des augmentations par rapport à l'inflation.

80 %
Réalisé

Difficulté

Volet subventions du financement des investissements (en k€)

Objectifs du PS:

	2014	2015	2016	2017	2018	Total 2014-2018
TOTAL	27 563	39 148	64 742	74 620	19 460	225 532
Total des subventions	*8 189*	*4 550*	*22 106*	*18 971*	*9 426*	*63 242*

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Etat	3 190	2 288	2 877	5 167	12 065	25 587
Europe (RTE+ FEDER)	3 120	902	460	830	0	5 312
Région	460	546	2 364	52	2 141	5 563
CUD*	700	328	509	336	988	2 861
Autres	2 800	75	3 420	2 330	3 991	12 616
TOTAL	**10 270**	**4 139**	**9 630**	**8 715**	**19 185**	**51 939**

L'objectif global du projet stratégique en termes de subventions est atteint à 82%. La répartition des subventions montre que les investissements d'aménagement ont été réalisés principalement sur la second moitié du projet stratégique.

Le principal financeur du port sur ce projet stratégique est l'Etat avec 49% des subventions obtenues par le port.

CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque

5 BILAN DE L'EXPLOITATION DES OUTILLAGES

La manutention

Principale filière concernée par la **réforme portuaire** qui concernait le transfert des terminaux suivants :

Barra SNM

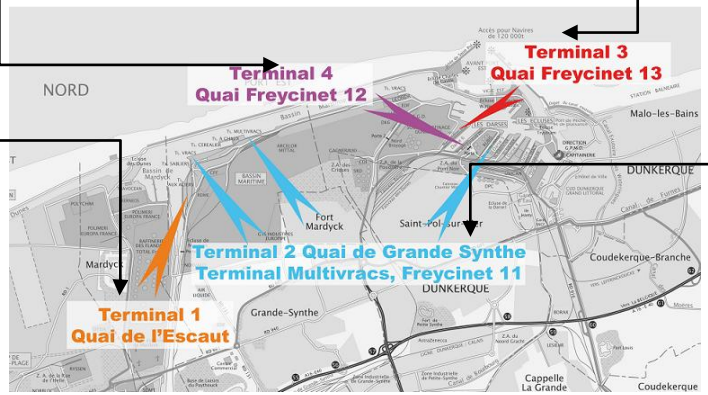
	2008	2013	2018
Effectifs	49	46	52
kt (F12)	337	128	186
kt (*Nord céréales*)	1 298	1 440	1 538

STE

	2008	2013	2018
Effectifs	50	59	114
kt	932	603	938

TDF

	2008	2013	2018
Effectifs	110	102	121
kt	1 627	2 651	3 491



COGEMA Fermeture en 2017 par BLP

	2008	2013	2018
Effectifs	54	37	0
kt (F13)	344	179	222
kt (*TTS*)	54	94	344

Sea Bulk

	2008	2013	2018
Effectifs	283	224	216
Kt (Port Est)	2 323	1 931	1 633
kt (Port Ouest)	9 586	6 086	7 441

kt	2008	2013	2018
TOTAL Port Ouest	11 213	8 737	10 932

kt	2008	2013	2018
TOTAL Port Est	5 288	4 375	4 861

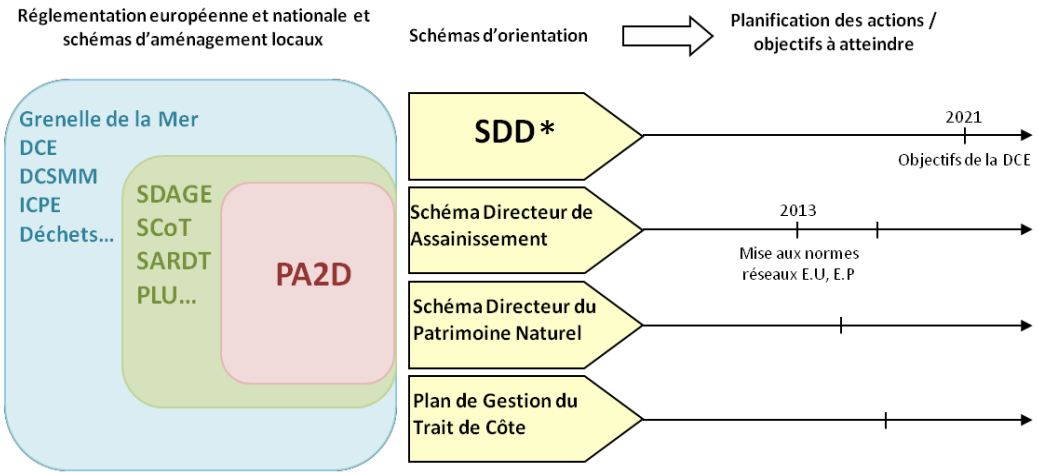
Le volume global d'activités des manutentionnaires est légèrement en baisse depuis 2008 (de 16 501 kt en 2008 à 15 793 kt en 2018). Ce constat est particulièrement vrai pour les quais Freycinet 11, 12 et 13 et les quais TMV et QGS situés au Port Est.

6 BILAN DE LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

6.1 BILAN DE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT

1. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)
2. Le schéma d'orientation des infrastructures du port à moyen et long termes
3. Le cahier des charges de la Zone Industrialo-Portuaires (ZIP)

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)



En élaborant son PA2D*, Dunkerque-Port a initié une démarche participative qui s'inscrit dans une logique de stratégie portuaire durable visant notamment à optimiser la gestion du territoire portuaire en lien avec les grands projets d'aménagement tout en maîtrisant les risques et en réduisant les incidences.

SDD*: Schéma Directeur des Dragages

Schéma d'orientation des infrastructures du port à moyen et long termes

100 %
Réalisé

Elaboration du Master Plan des infrastructures du port à moyen (5-10 ans) et long (25-30 ans) termes:

- *Vocation des espaces non aménagés ;*
- *Grands axes des échanges intraportuaires (dessertes routières, dessertes ferroviaires ;*
- *Phasage d'une mise en œuvre potentielle des aménagements (<10 ans, de 10 à 25 ans, 25 ans <) ;*
- *Grands principes d'aménagement ;*

Ce Master Plan est une base de travail qui sera soumise à une analyse technique menée par des experts (routes, voies ferrées, trafics, logistique, industries, etc.) qui viendront modifier / préciser les propositions du Master Plan.

Élaboration d'un nouveau cahier des charges de la ZIP

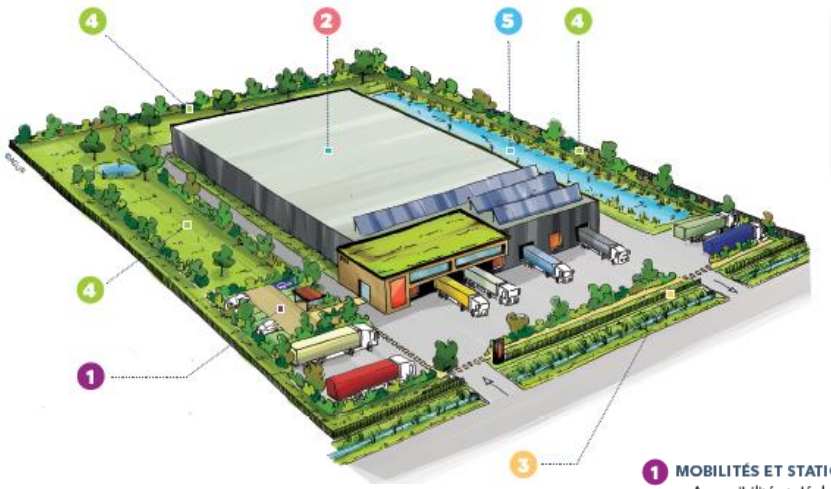
100 %
Réalisé

Révision du cahier des charges prescriptif de la ZIP datant de 1998 avec intégration de nouveaux volets tels que :

- *Les nuisances sonores ;*
- *La gestion des déchets ;*
- *Risques technologiques ;*
- *Lutte incendie ;*
- *Sûreté ;*
- *Eclairage des voiries portuaires ;*

Les autres volets ont subi une mise à jour réglementaire.

Parallèlement, un guide des bonnes pratiques environnementales et paysagères a été élaboré en partenariat avec l'AGUR Recommandations sur 5 volets environnementaux et paysagers en fonction des activités ciblées.



1 MOBILITÉS ET STATIONNEMENT
- Accessibilité et déplacements
- Circulation
- Stationnement des véhicules motorisés
- Stationnement des vélos
- Éclairage

2 BÂTI
- Implantation
- Architecture
- Matériaux et couleurs
- Signalétique
- Intégration de la biodiversité
- Éclairage
- Maîtrise de l'énergie

3 CLÔTURES
- Implantation
- Matériaux et couleurs
- Gabarit et composition
- Accompagnement paysager
- Circulation de la petite faune

4 MAILLAGE ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER
- Connexions de milieux dunaires ou secs
- Connexions de milieux humides
- Connexions bocagères
- Connexions arborées
- Méthodologie de végétalisation et choix des espèces

5 GESTION DES EAUX PLUVIALES
- Infiltration des eaux de pluie
- Limitation et ralentissement du ruissellement
- Récupération et valorisation des eaux pluviales
- Traitement de la pollution des eaux

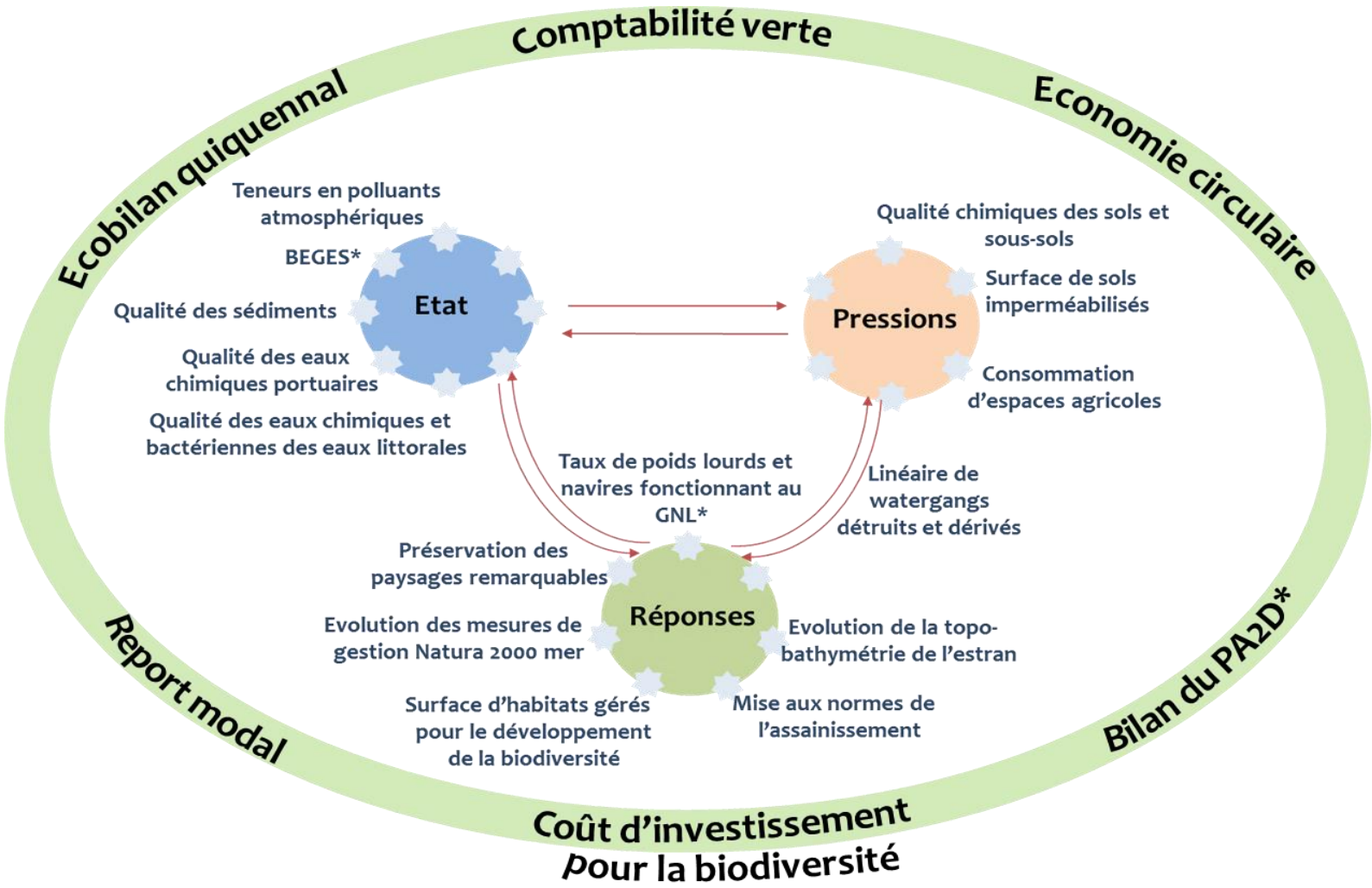
Le cahier des charges de la ZIP et le guide des bonnes pratiques ont fait l'objet d'une concertation avec les industriels lors de son élaboration et d'une présentation finale.

Il est désormais joint à tous les nouveaux contrats.

1. *Mettre en œuvre une économie portuaire verte et socialement responsable,*
2. *S'adapter aux changements climatiques et encourager la diminution des émissions industrielles,*
3. *Mettre en œuvre une stratégie portuaire durable par un hinterland et un report modal renforcé,*
4. *Richesse naturelle et paysagère, développement portuaire : décliner la durabilité,*
5. *Faire de l'agglomération dunkerquoise une ville-port durable.*

LABELLISÉ PA2D LABELLISÉ LABELLISÉ LABELLISÉ

6.2 BILAN ENVIRONNEMENTAL

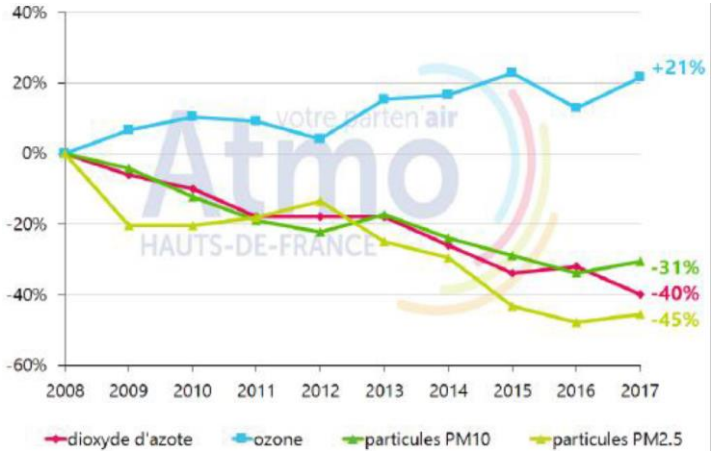


Objectif

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Teneurs en polluants atmosphériques

Particules PM*10 = Principal polluant atmosphérique



- Moins d'épisodes de pollution aux PM*10.
- Moins de jours de pollution par an.
- Dépassements réguliers de la limite d'OLT * pour l'ozone

Polluants	Respect des valeurs réglementaires annuelles		Episodes de pollution
	sur le territoire	sur la région	
Dioxyde d'azote	●	●	non
Particules PM10	●	●	oui
Particules PM2.5	● OQ	● OQ	nc
Ozone	● OLT	● OLT	oui
Dioxyde de soufre	●	●	non
Monoxyde de carbone	●	●	nc
Benzo(a)pyrène	●	●	nc
Métaux lourds	● VC nickel	● VC nickel	nc

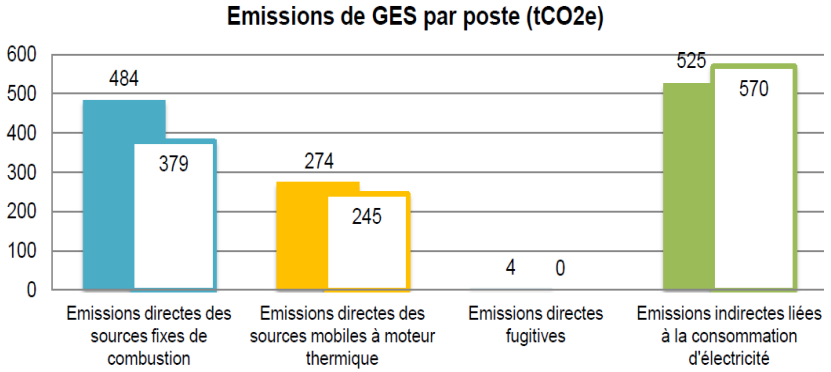
La qualité de l'air s'est donc améliorée pour l'ensemble des composés depuis 2013 à l'exception de l'ozone (problématique nationale).

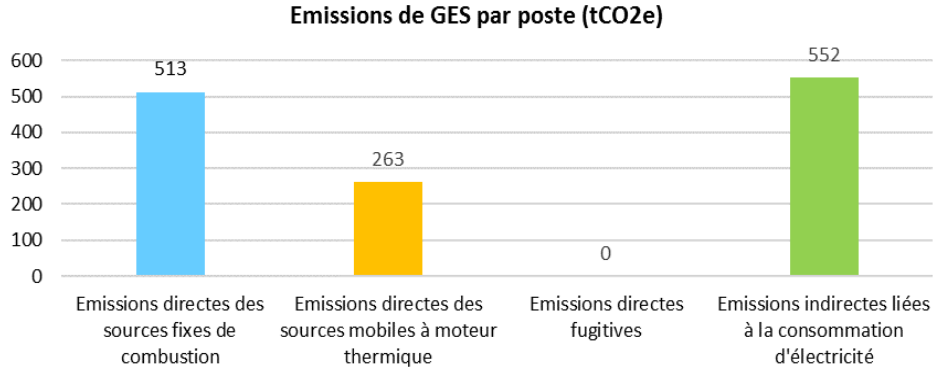
PM*: Particules; OLT*: Objectif Long Terme

Objectif

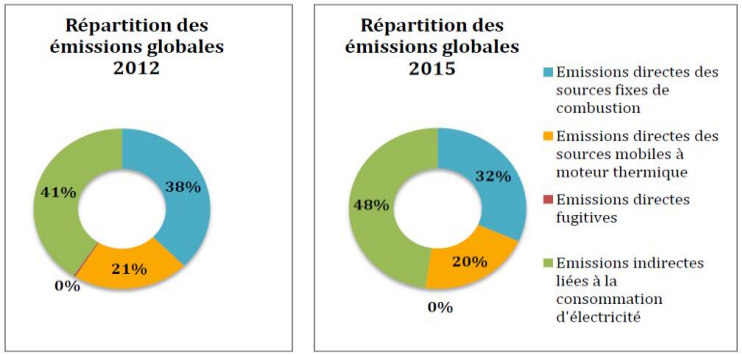
Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* BEGES (Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre)

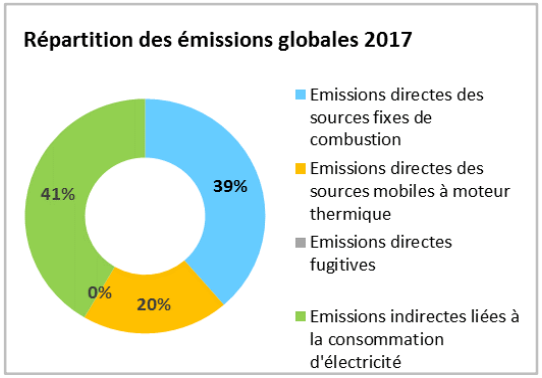




2012->2015



2017



Les émissions globales de GES* ont augmenté sur la période du PS 2014-2018 (de 1287 à 1328 teq CO2. Ceci résulte d'émissions plus importantes pour les sources fixes de combustion et la consommation d'électricité. L'augmentation reste cependant limitée (3%).

GES* Gaz à Effet de Serre

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Qualité chimiques des sols et sous-sols

Au total, ce sont 242 ha qui ont été diagnostiqués afin d'établir un rapport de base pour chacune des zones ciblées (DLI Sud, SNF, Indachlor).

Les diagnostics effectués n'ont pas mis en évidence de secteurs pollués qui auraient pu nécessiter une dépollution avant la réalisation des aménagements projetés.

Objectif

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

Objectif

* Linéaire de watergangs détruits / dérivés

Compte tenu des aménagements d'investissement du PS réalisés à ce jour, 920 ml du watergang SchapGracht ont été détruits pour l'aménagement de la plateforme DLI Sud. Afin de maintenir l'écoulement des eaux collectées par ce watergang, une dérivation de 1180 ml a été créée.

La dérivation réalisée a permis de compenser la destruction en termes d'hydraulique d'une part, et de créer un watergang plus propice aux habitats et aux espèces d'autre part (pentes des berges, techniques employées, …).

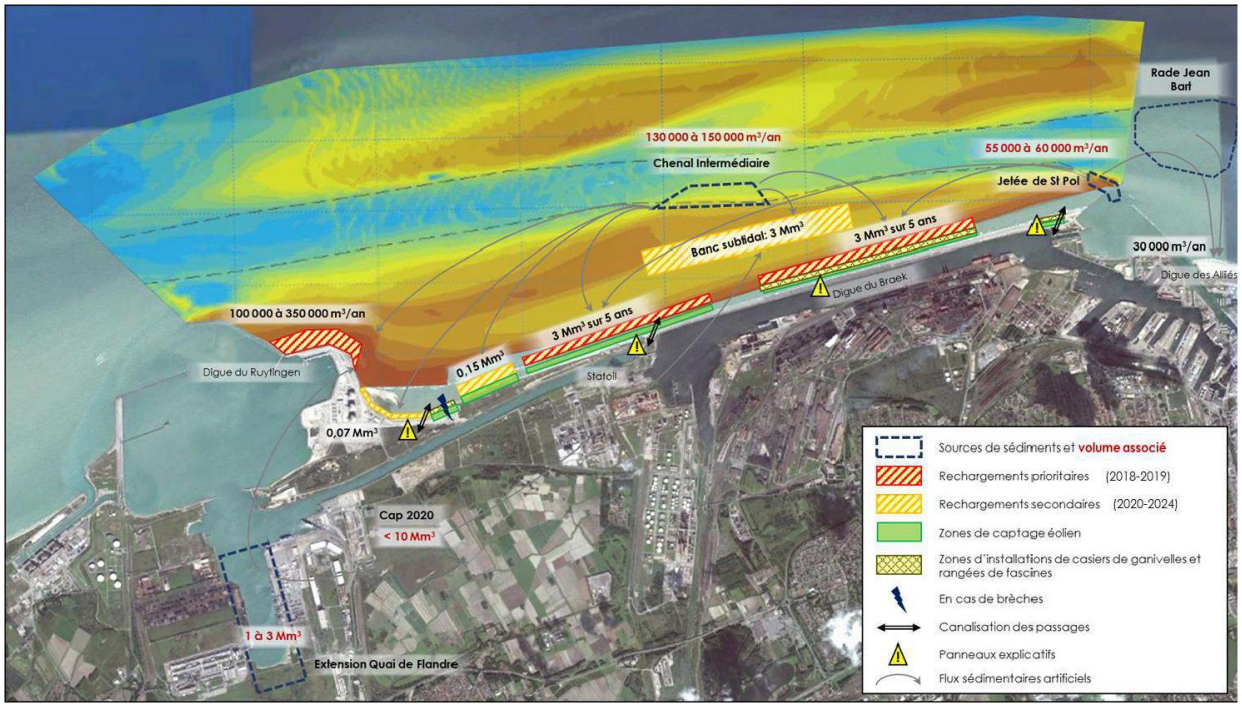
Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

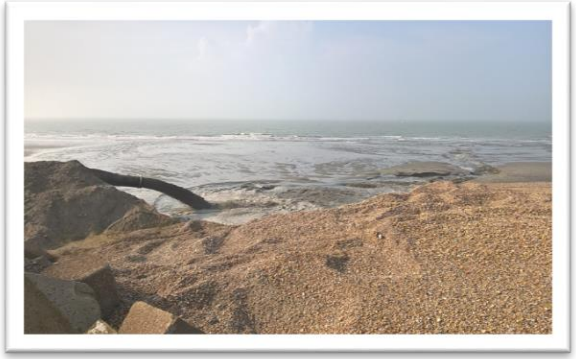
Objectif

20 %

Réalisé

* Evolution topo-bathymétrique de l'estran





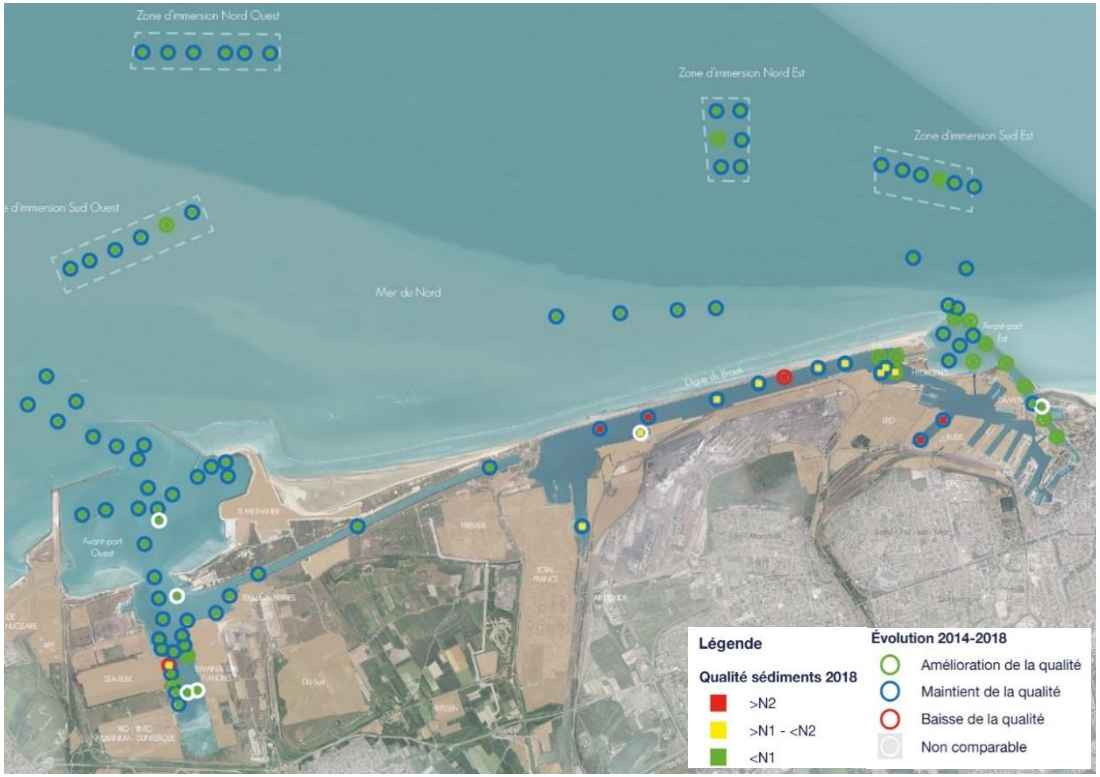
Les études menées sur l'évolution de la topo-bathymétrie de l'estran des UG*3, UG*4 et UG*5 ont démontré une perte importante de sables le long du littoral (9Mm3 en 14 ans sur l'UG*4). Le Port a élaboré son Plan de Gestion du Trait de Côte définissant les actions à mettre en œuvre pour lutter contre cette érosion et ses conséquences potentielles. Sa mise en œuvre est en cours.

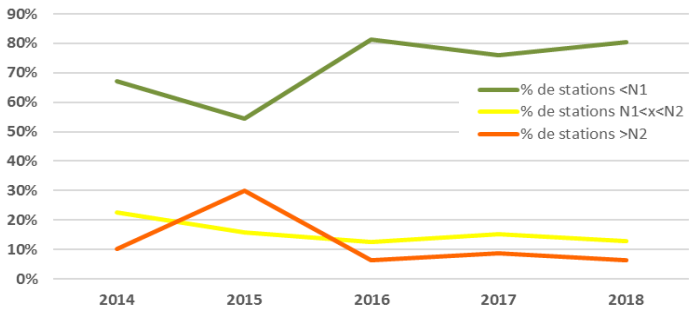
UG*: Unité hydrosédimentaire

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

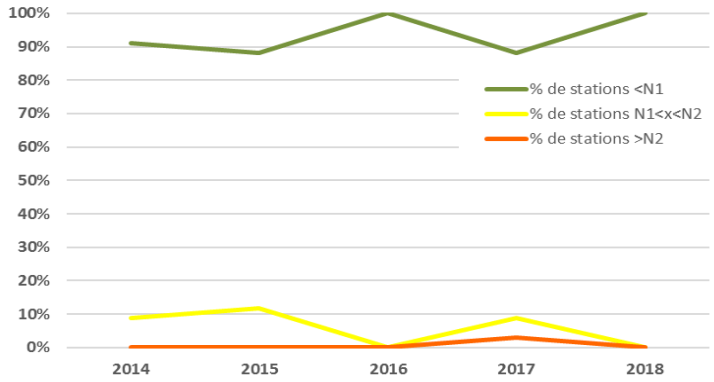
Objectif

* Qualité des sédiments





Evolution de la qualité des sédiments dans les bassins portuaires



Evolution de la qualité des sédiments dans la zone littorale

Malgré les évolutions réglementaires concernant les seuils d'immersion N1/N2 (apparition de seuils pour les HAP* en 2013, abaissement des seuils PCB* en 2014), la qualité des sédiments s'est globalement maintenue voire améliorée. Ceci témoigne des efforts fournis par le port (mise aux normes de l'assainissement) pour compenser les effets des évolutions réglementaires.

HAP*: Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques, PCB*: Polychlorobiphényles

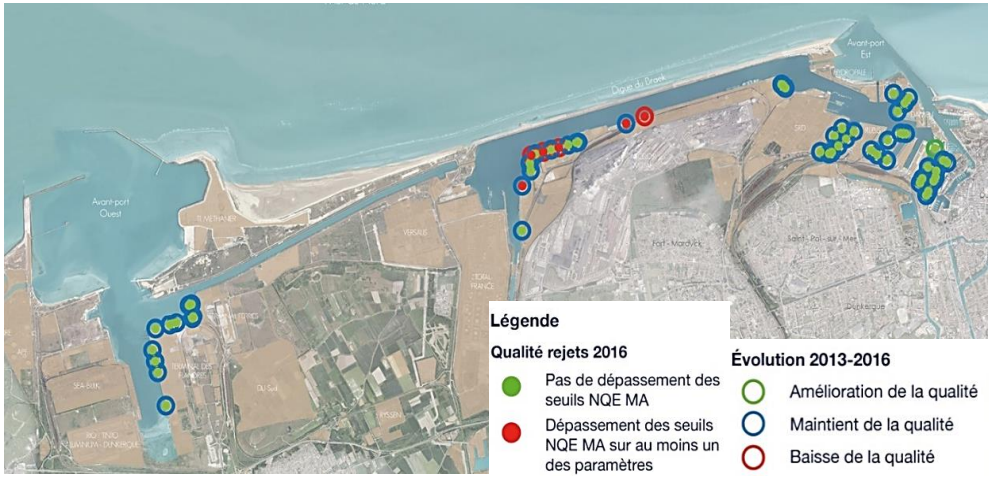
Objectif

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Evolution de la qualité chimique des eaux portuaires / Evolution du nombre de rejets de mauvaise qualité dans les bassins portuaires

2013

2018

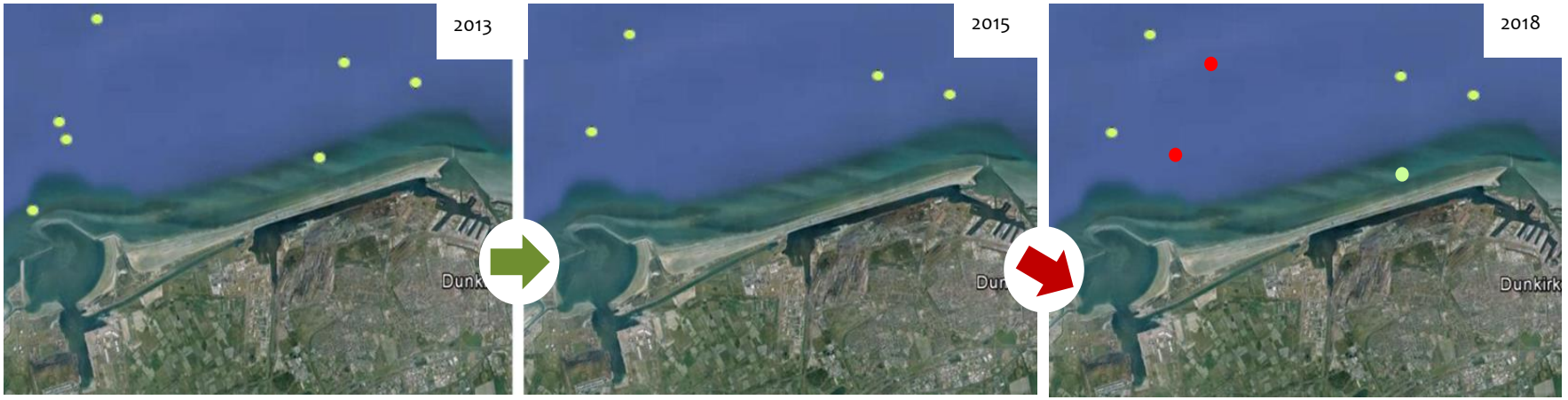


La qualité des eaux portuaires est restée de bonne qualité chimique à l'exception de la station du chenal Trystram.

La qualité des rejets est globalement bonne et s'est maintenue tout au long du PS, à l'exception d'une station (dégradation). Ainsi, 11,1% des rejets étaient de mauvaise qualité en 2013 et 17,2% en 2016.

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Evolution de la qualité chimique et microbiologique des eaux littorales

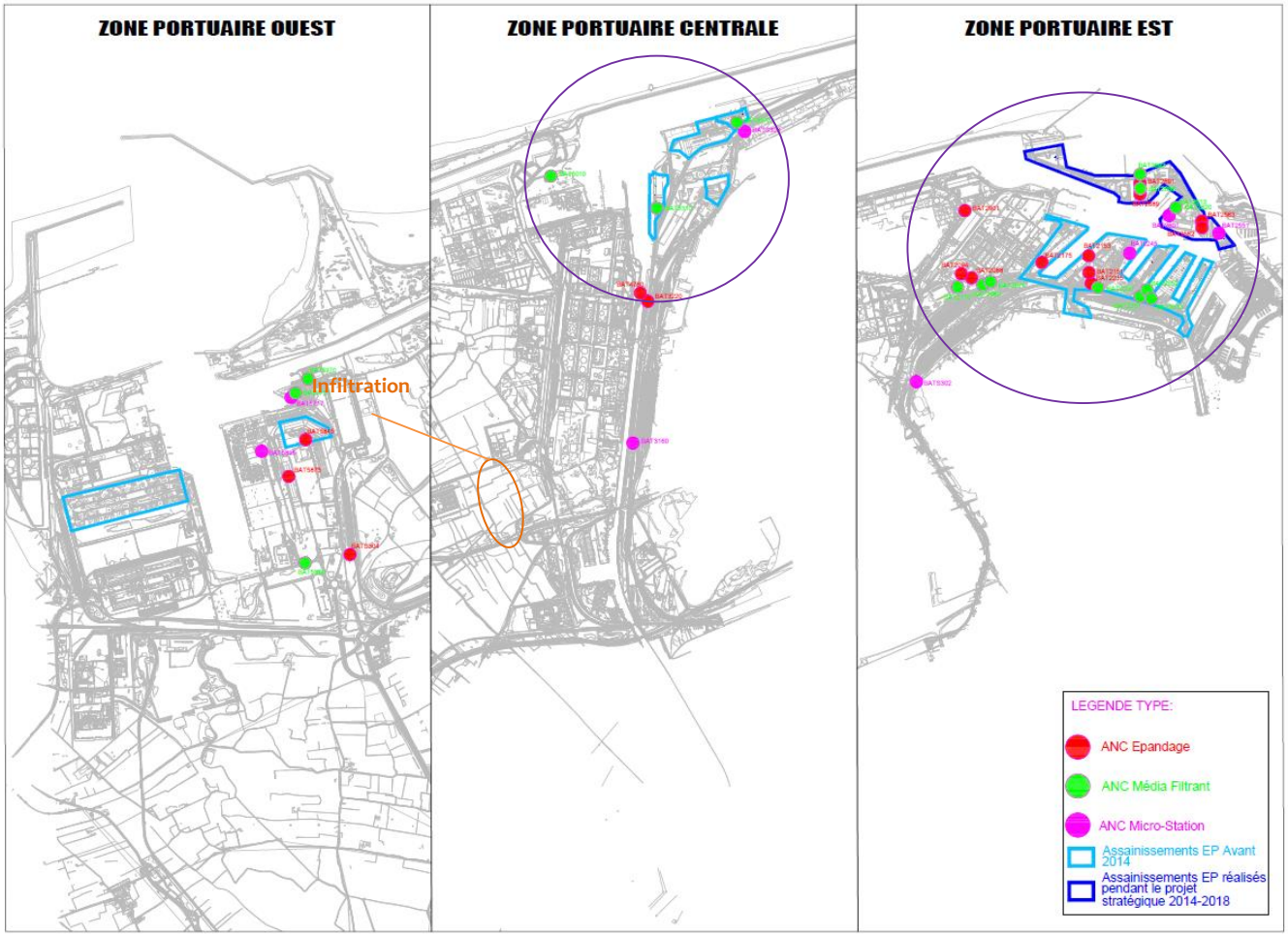


Commune	Point de prélèvement	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
BRAY-DUNES	LE PERROQUET - BRAY-DUNES	21B	21A	6E	6B	8B	8S	12I	15S
BRAY-DUNES	POSTE DE SECOURS CENTRAL DE BRAY-DUNES	21A	21A	12B	8B	8B	8S	12S	15S
DUNKERQUE	POSTE DE SECOURS - DIGUE DES ALLIES	21B	21B	12S	14S	14I	18S	12S	15S
DUNKERQUE	POSTE DE SECOURS - MALO TERMINUS	21B	21B	12B	8B	8B	8B	8B	15B
DUNKERQUE	POSTE DE SECOURS PRINCIPAL - MALO CENTRE	21B	21B	12B	8S	14I	18S	12S	15S
GRAND-FORT-PHILIPPE	GRAND-FORT-PHILIPPE	21A	21B	6E	6E	6B	8B	8E	15E
GRAVELINES	POSTE DE SECOURS DE PETIT-FORT-PHILIPPE	21A	21A	12E	12E	12B	12B	12E	15B
LEFFRINCKOUCKE	POSTE DE SURVEILLANCE DE LEFFRINCKOUCKE	21B	21B	12B	8B	8B	8B	8S	15S
ZUYDCOOTE	POSTE DE SECOURS DE ZUYDCOOTE	21A	21B	12E	6E	6E	6E	6B	15B

La qualité chimique des eaux littorales s'est dégradée ces dernières années (2 composés chimiques sont responsables sur les 47 analysés), tout comme la qualité des eaux de baignade (évolution réglementaire).

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Progression de la mise aux normes de l'assainissement



ANC*: Assainissement Non Collectif

Objectif

100 %

Réalisé

Assainissements pluviaux:

100% des rejets portuaires réglementés sont désormais aux normes

ANC*: ◯

Objectif du PS:80 ANC*

In fine: 50 ANC* (révision stratégique du devenir de certains bâtiments)

90% sont aux normes à fin 2018 (20% fin 2013).

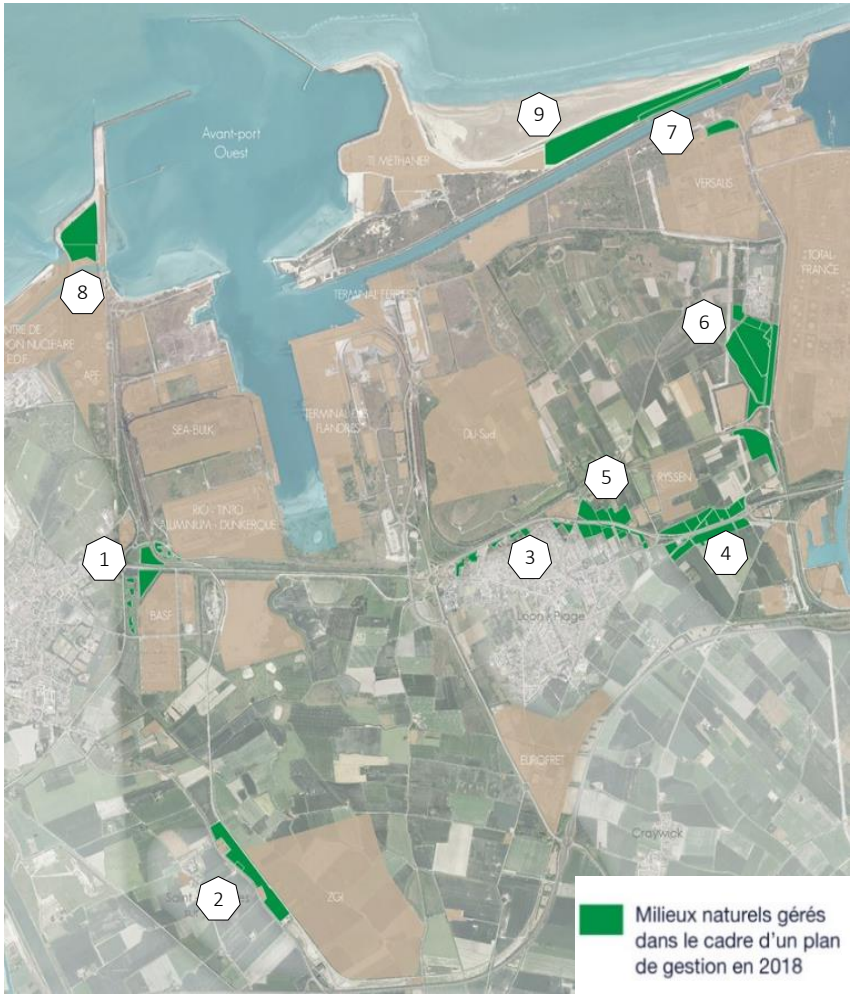
Les 10% restants seront traités en 2019.

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

Objectif

* Surface d'habitats gérés pour le développement de la biodiversité

	en ha
Plan de gestion pluriannuel espaces verts	98,35
1. Colombier	8,52
2. Barreau de Saint Georges	14
3. Ceinture Nord Loon plage	16,9
4. Pont à Roseaux	19,08
5. Coulée Verte Loon Plage	6,88
6. Coulée Verte Mardyck	32,97
Plan de gestion MC01 Terminal méthanier (7. marais salants)	15,50
Plan de gestion MC02 Terminal méthanier (8. triangle de la centrale de Gravelines)	34,75
Plan de gestion MC03 Terminal méthanier (9. Clipon)	6,70
Surface du SDPN faisant l'objet d'un plan de gestion	**155,3**



Les habitats gérés dans le cadre d'un plan de gestion sont :

- Les espaces gérés par la CUD* dans le cadre de plans simples de gestion pluriannuelle d'espaces verts du GPMD (élaborés en novembre 2014);
- Les mesures compensatoires du terminal méthanier.

Désormais, la surface d'habitats gérés via des plans de gestion pour la biodiversité est de 155 ha (0 ha en 2013).

CUD*: Communauté Urbaine de Dunkerque

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Evolution des mesures de gestion Natura 2000 mer

Lancement des diagnostics
Habitats (AFB)
Oiseaux (GPMD)
Mammifères marins (GPMD)
Pêche (CRPMEM)
Activités de loisirs (GPMD)
Activités économiques (GPMD)

Animation de groupes de travail thématisés sur la définition et priorisation des enjeux socio-économiques du territoire

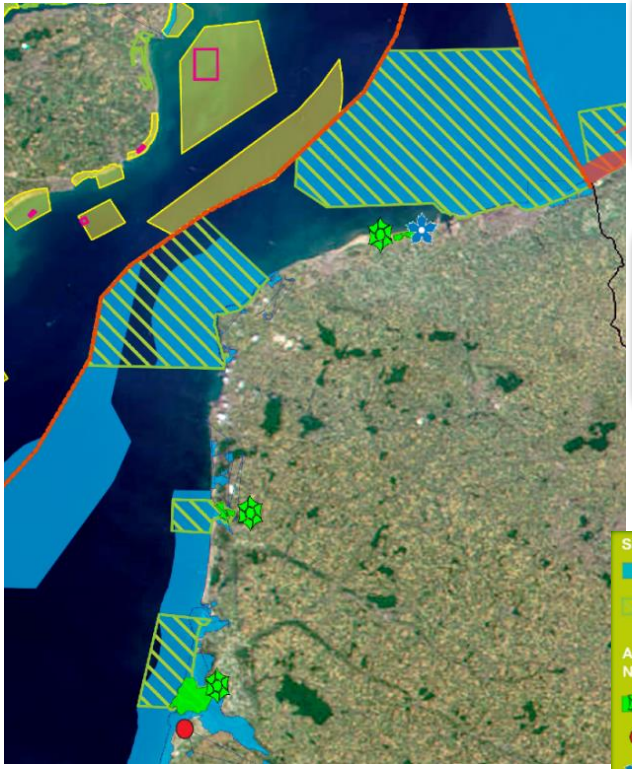
Juin 2011
1er COPIL : Installation

Octobre 2012
2nd COPIL : Validation méthodologie Etat d'avancement

Février 2015
3ème COPIL :
Validation Tome 1 DOCOB Etat des lieux écologiques et socio-économiques.
Priorisation des enjeux écologiques.

Animation de groupes de travail sur la définition des objectifs et mesures.
Propositions de :
6 objectifs de conservation
8 objectifs opérationnels
11 mesures de gestion

Fin 2018 ?
COPIL de validation



Objectif

60 %

Réalisé

A ce jour, le DOCOB des sites Natura 2000 mer n'est pas validé, la validation des objectifs et des mesures n'ayant pas encore eu lieu, certaines mesures faisant débat.

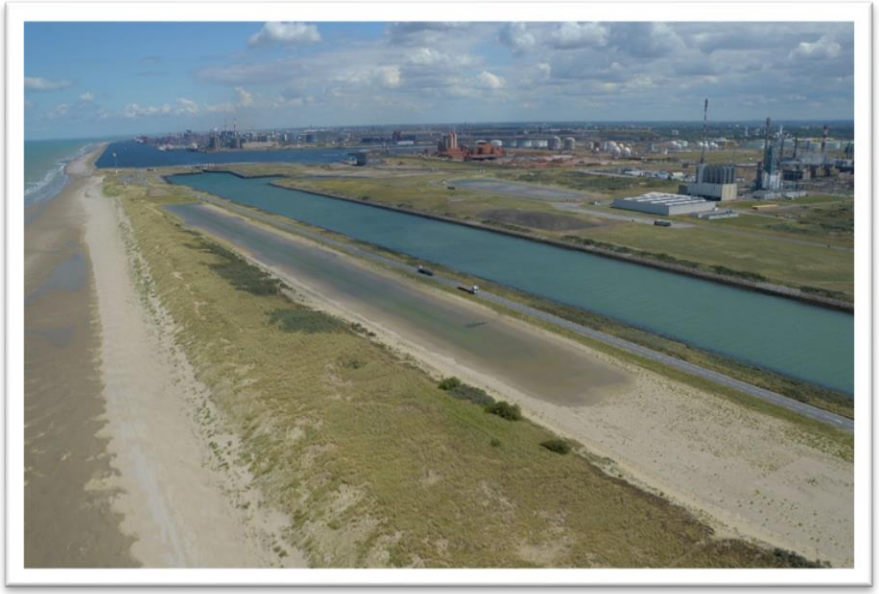
Le COPIL 3 a eu lieu en février 2015. Le prochain COPIL est espéré par la DREAL pour fin 2018.

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Préservation des paysages remarquables et patrimoine culturel

6,70 ha d'espaces dunaires au droit de la dune du Clipon font l'objet d'un plan de gestion spécifique en tant que mesure compensatoire des travaux du terminal méthanier.

Outre les aspects purement écologiques, cette mesure compensatoire permet également de préserver le paysage dunaire caractéristique des plages du Nord.



Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

* Surface de sols imperméabilisés

- Création du poste d'inspection frontalier : 12 000 m²
- Réaménagement transmanche : 31 000 m²
- Déviation de la route du QPO : 16 000 m²
- Route d'accès à Aliphos : 3 000 m²
- Aménagements routiers sur le port Ouest (porte ISPS4, route port rapide) : 12 300m²

TOTAL
74 300 m³

Au regard des aménagements réalisés par le port au cours du PS 2014-2018, la surface imperméabilisée reste faible.

* Nombre d'intervention ou d'alerte en lien avec des risques industriels / taux de mise en œuvre des mesures liées aux PPRT sur les bâtiments

- Le port n'a pas eu à mener d'intervention ou déplorer d'alerte en lien avec les risques industriels, même si des accidents sont survenus chez les industriels au cours du PS.

- L'étude relative aux mesures à mettre en œuvre sur les bâtiments au regard des risques technologiques identifiés a été achevée en 2018. Les mesures seront principalement d'ordre organisationnelles et non constructives (sauf tour EOO).

Des accidents étant survenus durant le PS, le port prendra toutes les mesures nécessaires pendant le prochain PS pour réduire les risques suite à l'étude menée.

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

Objectif

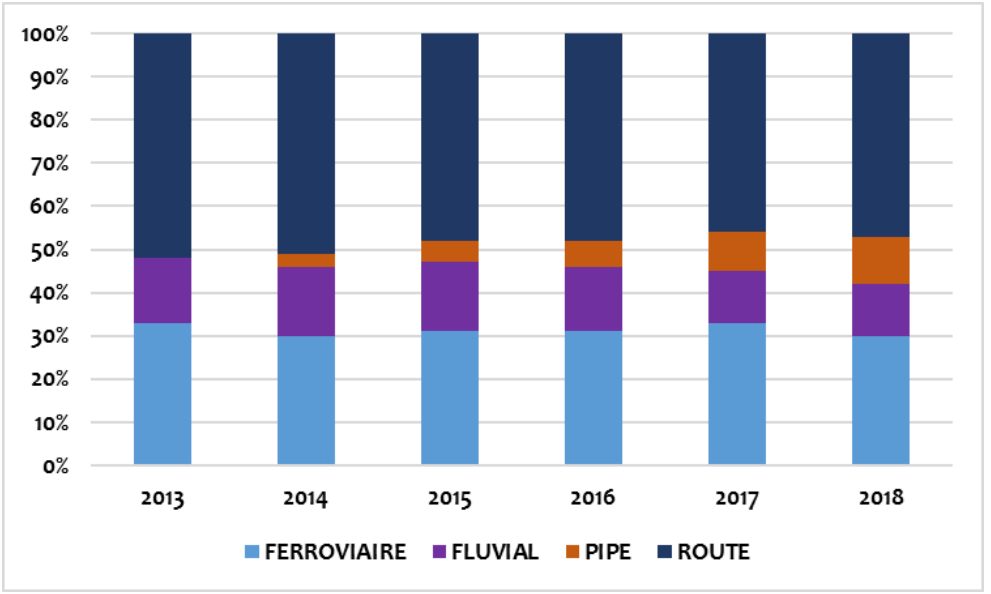
80 %

Réalisé

* Part modale du trafic / taux de poids lourds et navires fonctionnant au GNL*

Objectifs fixés dans le PS 2014-2018:

- Pipes : 26%
- Ferroviaire : 25% (en raison de la hausse de la part des pipes)
- Fluvial : 11%
- Route : 38%



La part du ferroviaire est restée stable au cours du PS 2014-2018, contrairement à la décroissance attendue. Cela résulte d'une hausse moins importante que prévue du pipe. La part du trafic routier diminue, mais reste au-dessus de l'objectif fixé.

Hausse globale du report modal de 5 points sur la période du PS 2014-2018.

0% de poids lourds fonctionnent au GNL* à ce jour. La drague S. Champlain vient d'être motorisée au GNL* par Damen.

Le GNL* poids lourds sera opérationnel en 2019. Le volet maritime est en réflexion (Fluxys)

GNL*: Gaz Naturel Liquide

Indicateurs Etat/Pressions/Réponses

Objectif

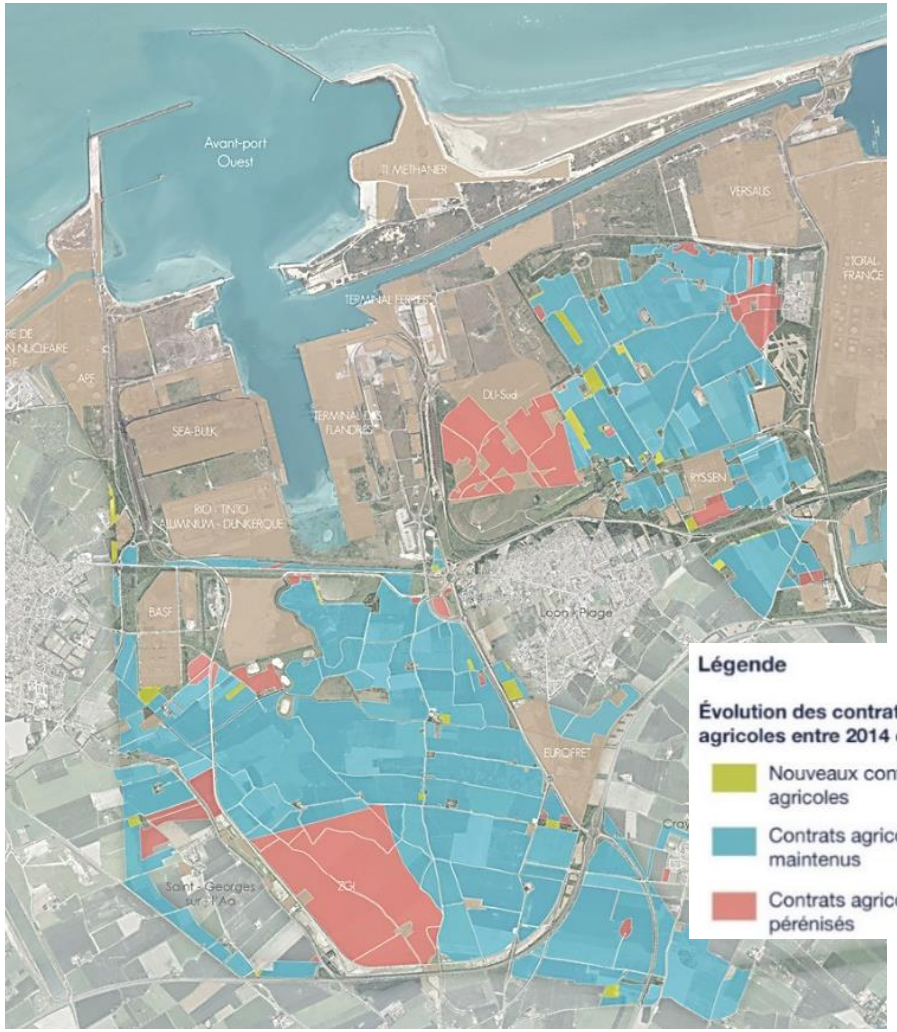
* Consommation d'espaces agricoles

Superficie de terres agricoles retirée (en ha)	
Emprise projet DLI Sud	82,5
Emprise mesures compensatoires DLI Sud	20,216
Emprise projet ZGI	170,140
Emprise mesures compensatoires ZGI	17, 150
Emprise mesure compensatoire MC QF5	3,125
Emprise mesure compensatoire MC QF7	4,853
Emprise projet SNF (ITE+ giratoire)	2,565
Emprise projet Indachlor	7,339
Total PS 2014-2018	307,89 ha

Les surfaces des contrats agricoles non pérennisés correspondent aux périmètres aménagés pendant le PS, que ce soit pour les projets d'investissement, les mesures de compensation écologique ou les implantations industrielles.

Une convention avec la SAFER* permet de réduire les impacts pour les exploitations concernées.

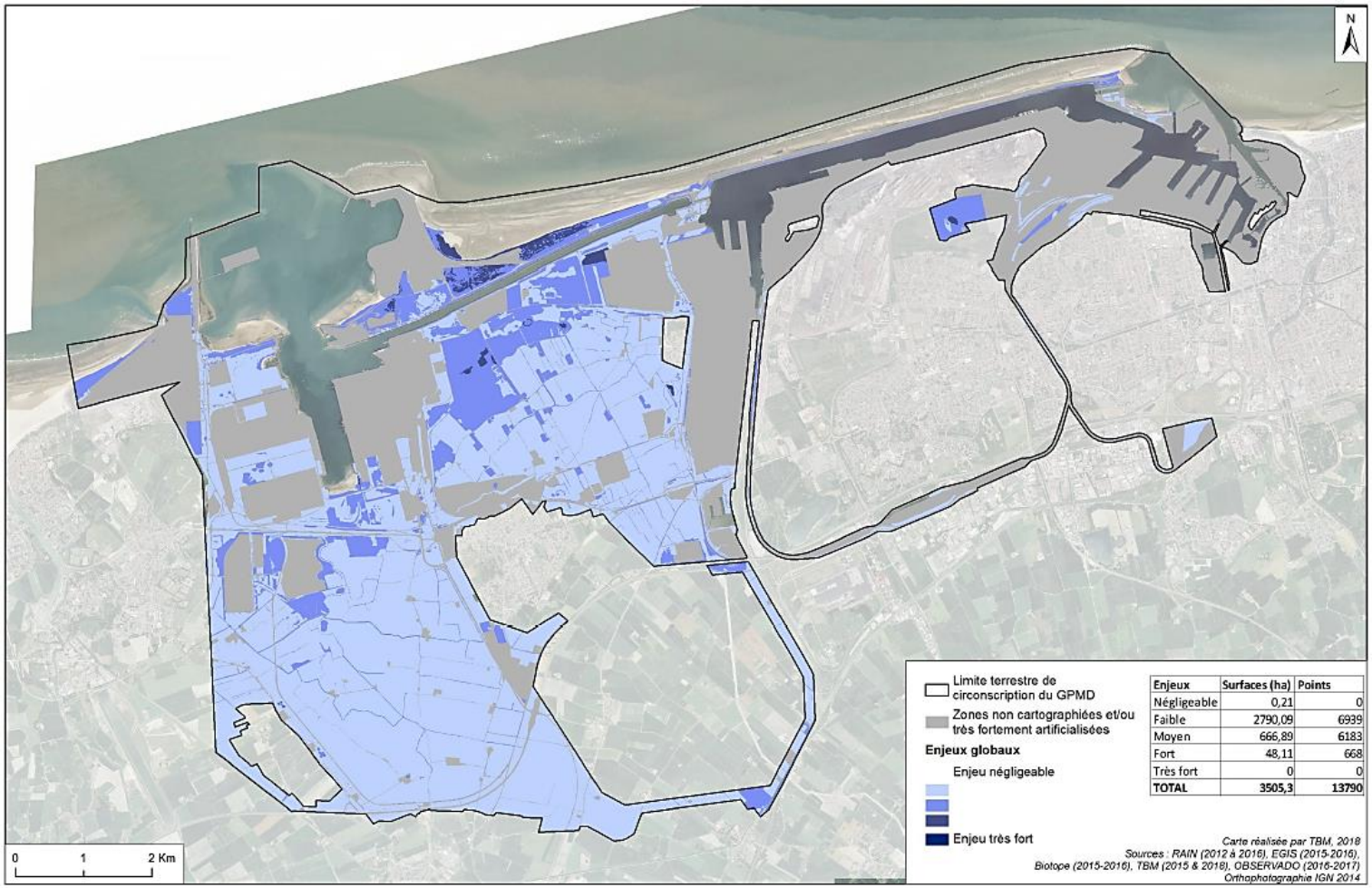
SAFER*: Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural



Indicateurs transversaux

* Évolution de la biodiversité conservée ou développée (ECOBILAN)

Objectif



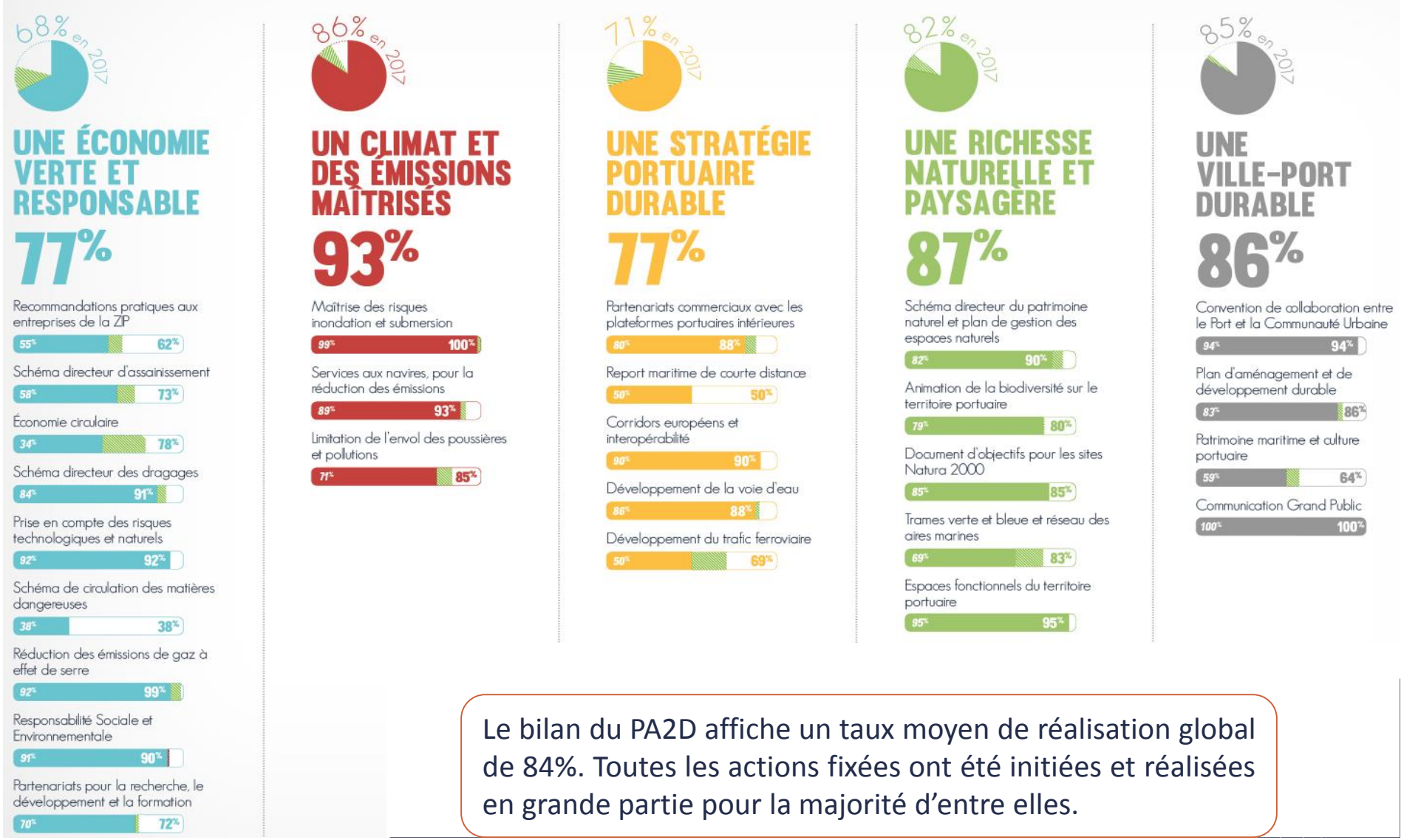
Enjeux	Surfaces (ha)	Points
Négligeable	0,21	0
Faible	2790,09	6939
Moyen	666,89	6183
Fort	48,11	668
Très fort	0	0
TOTAL	3505,3	13790

L'écobilan quinquennal a été établi comme prévu afin de statuer sur l'évolution de la biodiversité sur le territoire portuaire.

Malgré les travaux réalisés, la biodiversité est restée stable sur la durée du projet stratégique.

A noter que certaines mesures compensatoires, qui seront réalisées en 2019, viendront augmenter le total de points.

* Bilan du PA2D (Plan d'Aménagement et de Développement Durable)



Le bilan du PA2D affiche un taux moyen de réalisation global de 84%. Toutes les actions fixées ont été initiées et réalisées en grande partie pour la majorité d'entre elles.

6.2 BILAN ENVIRONNEMENTAL

Indicateurs transversaux

* Comptabilité verte

Objectifs

- Analyser les coûts d'investissement et de fonctionnement supportés par la gestion, la protection de l'environnement et les impacts engendrés par les activités du GPMD.
- Avoir une meilleure vision d'ensemble sur plusieurs années.
- Aider à la recherche d'éventuelles subventions / Compléter le volet environnement sur les demandes de subvention.
- Anticiper les bilans potentiels demandés par l'Etat

INVESTISSEMENTS REALISES / PERIMETRE COMPTABILITE VERTE

(en K€)	2017	2016	2015	2014	Antérieur
COLLECTE DES DÉCHETS SUR LE DOMAINE PORTUAIRE					
GESTION DE L'ENVIRONNEMENT	424,51	2 701,23	525,69	4 350,75	10 497,79
MESURES COMPENSATOIRES ET D'ACCOMPAGNEMENT			1 041,57	1 018,60	4,93
DEPARTEMENT OPERATIONNEL DU GPMD					
TOTAL	**424,51**	**2 701,23**	**1 567,26**	**5 369,35**	**10 502,72**

COÛT DE COLLECTE DES DÉCHETS SUR LE DOMAINE PORTUAIRE

(en K€)	2017	2016	2015	2014	Compléments d'information
Collecte des déchets	397,1	392,8	413,4	370,4	
Collecte des déchets navires	108,5	40,7			
Collecte des déchets GPMD	35,1				Cout de fonctionnement de la collecte
Collecte des déchets entreprises & parkings	31,3				annuelle des déchets
Collecte des déchets issus des dépôts sauvages	36,0				
Autres Déchets / Nuisances environnementales	186,2	352,1	413,4	370,4	
Recettes diverses	-10,7	-30,6		-,8	Revente de déchets/ferraille
	386,4	**362,2**	**413,4**	**369,6**	

COÛT DE FONCTIONNEMENT DE LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

(en K€)	2017	2016	2015	2014	Compléments d'information
Etudes / Contrôles & analyses	357,30	596,73	584,95	532,87	
Interventions environnementales	243,42	-5,86			Identifiées à partir de fin 2016
Assainissement	319,32	205,32	29,26	20,53	Maintenance de l'assainissement
Matériel anti-pollution	4,46	10,00	18,03	15,83	Nettoyeurs de roues / barrage
Mesures environnementales	,00	-,95			
Maintenance des points Marpol	,00	-2,20	-1,26		Refacturation des avaries
PE-Parc à déchets	,20	22,18			
Environnement - Actions diverses	7,86	,00			
Avitaillement GNL	-115,60	-39,26			Refacturation des études
Stations de pompage	-70,59	127,18	230,29	72,40	Résultat partiel (charges réparties absentes)
Espaces verts	386,28	340,62	349,92	336,33	Entretien du domaine portuaire
Chambres de dépôt ou transit	-619,83	-358,08	-424,68	-138,39	Produits de la vente de sable et charges
	604,31	**895,69**	**786,52**	**839,57**	

COÛT DE FONCTIONNEMENT DES MESURES COMPENSATOIRES ET D'ACCOMPAGNEMENT

(en K€)	2017	2016	2015	2014	Compléments d'information
PO-Marais salés	12,04	1,99	1,90		Coûts de maintenance des mesures
Mesure compensatoire Barreau de St-Georges	12,67	24,95			d'accompagnement
Mesures compensatoires et d'accompagnement	,00	9,80			
	12,04	**36,74**	**1,90**	**,00**	

DEPARTEMENT OPERATIONNEL DU GPMD

(en K€)	2017	2016	2015	2014	Compléments d'information
Département Management de l'Environnement	492,96	478,85	482,50	430,83	Masse salariale
	492,96	**478,85**	**482,50**	**430,83**	

RESULTAT D'EXPLOITATION	**1 495,73**	**1 773,49**	**1 684,30**	**1 639,99**	hors éléments exceptionnels & financiers

ELÉMENTS FINANCIERS ET EXCEPTIONNELS

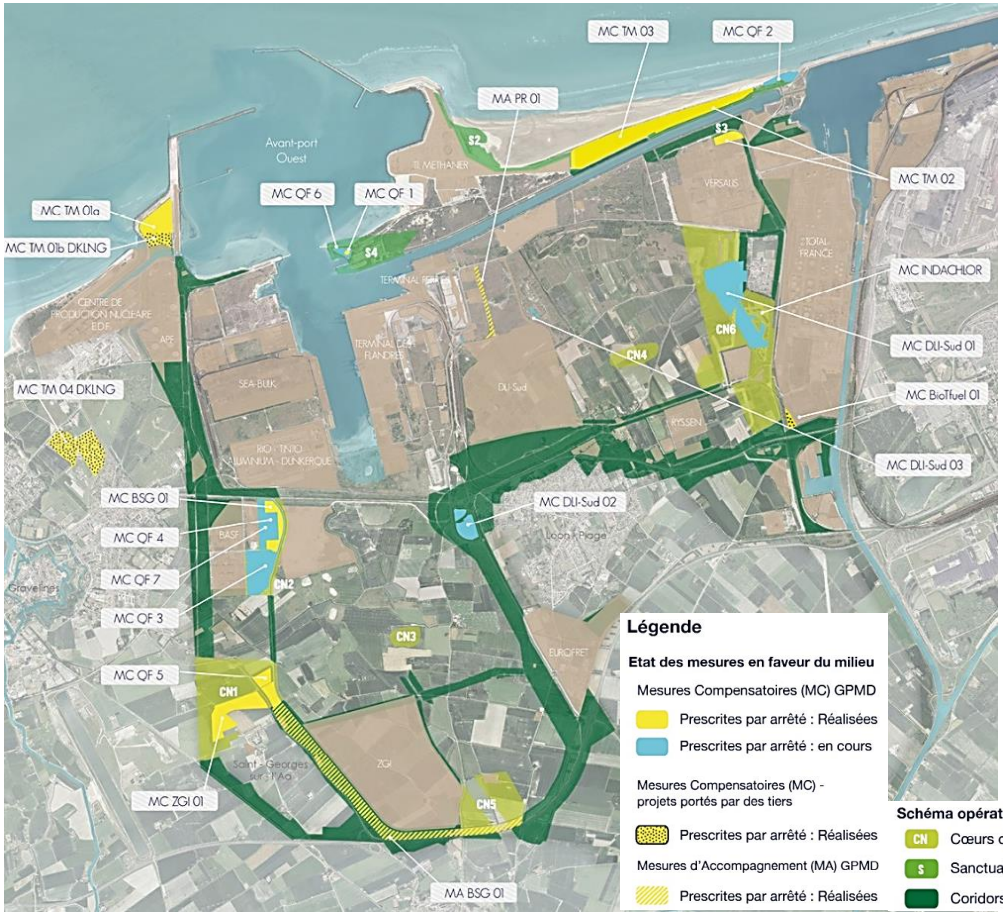
(en K€)	2017	2016	2015	2014	Compléments d'information
Amortissement des immobilisations corporelles	2 519,95	1 128,93	769,09	437,18	
Reprises sur amortissements	-565,84	-347,74	-251,97	-78,44	
Autres éléments exceptionnels et financiers	59,71	29,37			
	2 013,82	**810,56**	**517,13**	**358,74**	

RESULTAT NET	**3 509,55**	**2 584,06**	**2 201,43**	**1 998,73**	

Démarche initiée en 2016 (année de référence) avec la définition du périmètre initial et paramétrage des applications pour les besoins de restitution. C'est un outil évolutif nécessitant des mises à jour régulières.

Indicateurs transversaux

* Coût d'investissement pour la biodiversité

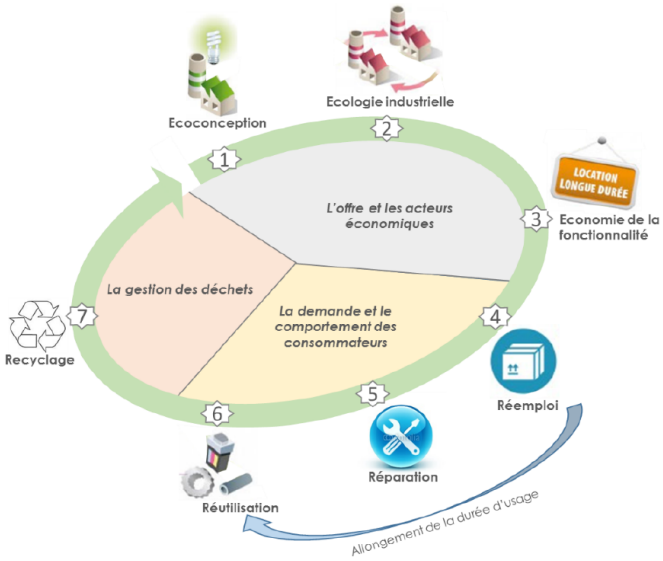


	2014	2015	2016	2017	2018	Total période
Pour les aménagements liés aux activités économiques						
Les mesures de la création du terminal méthanier ;	1 625,37 €	1 952 743,28 €	69 213,00 €	-	12 620,00 €	2 036 201,65 €
Les mesures de l'aménagement DLI Sud	-	2 300,00 €	-	-	-	2 300,00 €
Les mesures de l'aménagement de la zone de grandes industries ;	-	-		-	288 688,24 €	288 688,24 €
Les mesures pour l'extension du quai de Flandre (MC QF1 et MC QF5)	-	-	-	50 650,00 €	72 172,06 €	122 822,06€
Pour les infrastructures écologiques complémentaires						
Les aménagements paysagers de la ZIP (boisements) ;	42 021,00 €	4 822,20 €	21 991,00 €	-	-	68 834,20 €
Les éco-modelés paysagers liés à la valorisation des sédiments en noyaux de biodiversité ;	82 020,40 €	102 872,90 €	86 644,16€	94 374,98 €	113 778,37 €	479 690,81€
La reconstitution de massifs dunaires et préservation des estrans du littoral portuaire ;	115 000 €			-	-	115 000 €
Les mesures spécifiques liées à la revitalisation économique et industrielle de l'ancien site de Total, propriété de Dunkerque-Port	4 200.00 €	480.00 €	1 812 €	-	-	6 492,00 €
Pour le développement de la connaissance et le suivi scientifique						
Inventaires faune / flore / habitats 2015-2017 sur l'ensemble du territoire portuaire ;	-	88 275,50 €	104 393,00 €	49 386,00 €	124 001,50 €	366 056,00 €
Mise en place des plans de gestion par site ;	-	56 812,50 €	18 937,50 €	-	-	75 750,00 €
Finalisation du DOCOB Natura 2000 mer et mise en œuvre des mesures de gestion (AAMP) ;	Coût humain sans investissement					-
Mise à jour du SDPN sur la base des nouveaux inventaires intégrant également le volet Natura 2000 mer ;	-	52 250,00 €	-	-	-	52 250,00 €
Etablissement d'un écobilan quinquennal.		39 500,00 €	-	21 300 €	5 500,00 €	66 300,00 €

Les dépenses engagées représentent respectivement 38%, 22% (mesures compensatoires de ZGI, DLI et de l'extension du quai de Flandre en cours) et 112% des dépenses programmées pour les aménagements, les infrastructures écologiques, le développement de la connaissance et le suivi scientifique.

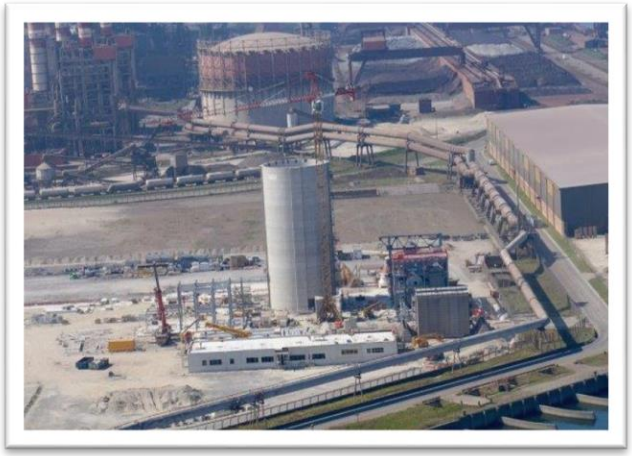
Indicateurs transversaux

* Économie circulaire et écologie industrielle



Implantations industrielles

ArcelorMittal – Ecocem
Ryssen – Indachlor - Aliphos



Marketing industriel

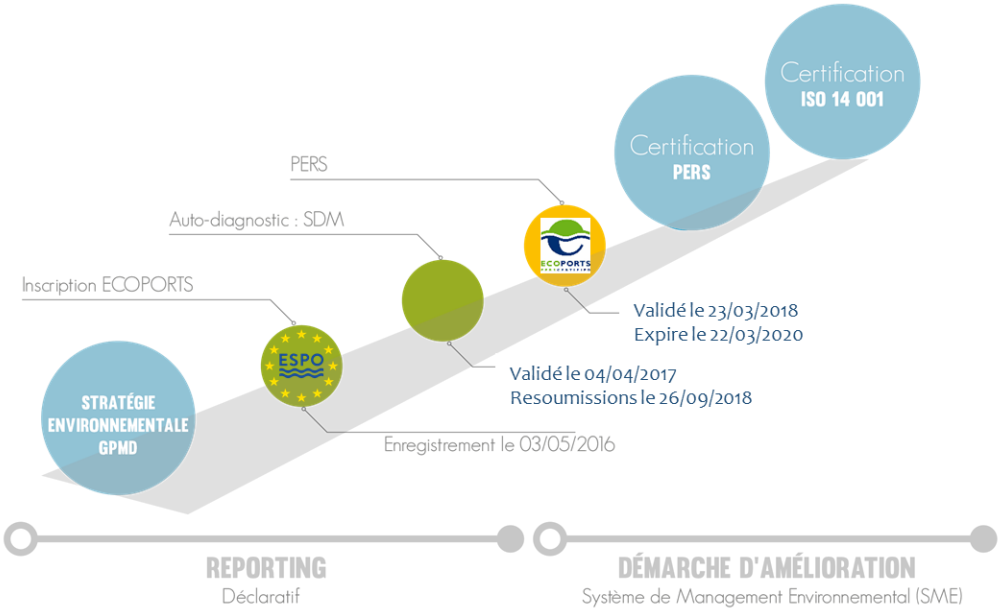
- Etude SOFIES ⇨ Plan d'actions
- Etude de R&D avec *Engie (Be Circle) : reconversion du site SRD
  *EDF (Epiflex) : faisabilité d'une unité mutualisée de production de froid (entrepôts à température dirigée) et valorisation de la chaleur fatale dans la zone de Rio Tinto
- Groupe de travail AGUR – CUD – GPMD (TIGA*) : développement d'un outil cartographique numérique / outil d'aide au développement d'un marketing industriel ciblé

Les implantations industrielles sont désormais pensées selon la démarche de l'écologie industrielle.

TIGA*: Territoire d'Innovation Grande Ambition

Indicateurs transversaux

* Certification ECOPORT – PERS*

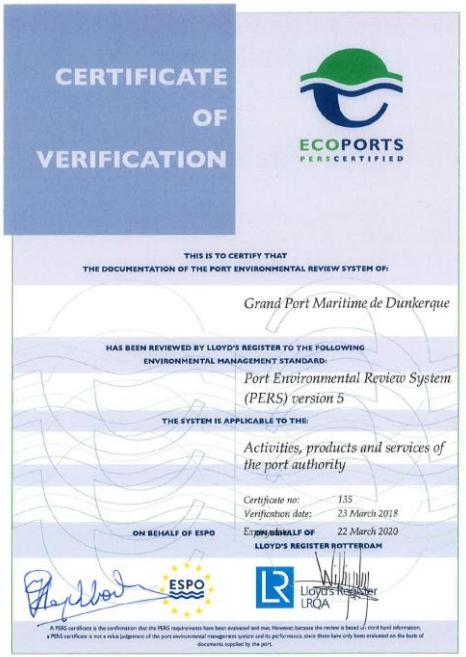


- **Ecoport :** Réseau de ports engagés dans une démarche de gestion environnementale.
- **PERS*** : Cadre méthodologique de SME*, proposé par l'ESPO* sur lequel les ports peuvent se baser pour intégrer l'environnement de manière rigoureuse dans leur gestion quotidienne.

2 éléments indispensables :

- *Une politique environnementale*
- *Une publication annuelle d'un rapport environnemental avec indicateurs*

Le PERS* est un outil robuste qui viendra en complément des autres outils de planification du GPMD (SDPN*, SDD*, PGTC*,…), sur lesquels pourront s'appuyer les projets d'aménagement du port pour limiter leurs impacts environnementaux, via la définition et la mise en œuvre de solutions concrètes.


CERTIFICATE OF VERIFICATION

ECOPORTS PERS CERTIFIED

THIS IS TO CERTIFY THAT THE DOCUMENTATION OF THE PORT ENVIRONMENTAL REVIEW SYSTEM OF:

Grand Port Maritime de Dunkerque

HAS BEEN REVIEWED BY LLOYD'S REGISTER TO THE FOLLOWING ENVIRONMENTAL MANAGEMENT STANDARD:

Port Environmental Review System (PERS) version 5

THE SYSTEM IS APPLICABLE TO THE:

Activities, products and services of the port authority

Certificate no: 135
Verification date: 23 March 2018
Expiry date: 22 March 2020

ON BEHALF OF ESPO

ON BEHALF OF LLOYD'S REGISTER ROTTERDAM

ESPO

Lloyd's Register LRQA

PERS*: Port Environmental Review System /SME*: Système de Management Environnemental / ESPO*: European Sea Ports Organisation

SDPN*: Schéma Directeur du Patrimoine Naturel; SDD*: Schéma Directeur des Dragages; PGTC*: Plan de Gestion du Trait de Côte

7 BILAN DES DESSERTES ET DE L'INTERMODALITÉ

Étude d'un mécanisme d'abondement au système naturel d'aide à l'UTI*

2015 : Mise en place d'un système permettant de trouver une solution pérenne au surcoût de manutention fluviale dans les terminaux à conteneurs, jusqu'alors supporté par les seuls opérateurs fluviaux.

Depuis, ce surcoût n'est plus facturé à ces seuls opérateurs fluviaux mais lissé auprès de l'ensemble des armateurs, sur la base de l'intégralité de leurs trafics conteneurisés en entrée et sortie du terminal de Dunkerque. Cette mesure est communément appelée « mutualisation des THC* ».

En 2013, le volume de conteneurs transportés par voie d'eau était de l'ordre de 1500 EVP*. Il devrait atteindre plus de 22 562 EVP* en 2018.

UTI* : Unité de Transport Intermodal; THC* : Terminal Handling Charges; EVP* : Equivalent Vingt Pieds

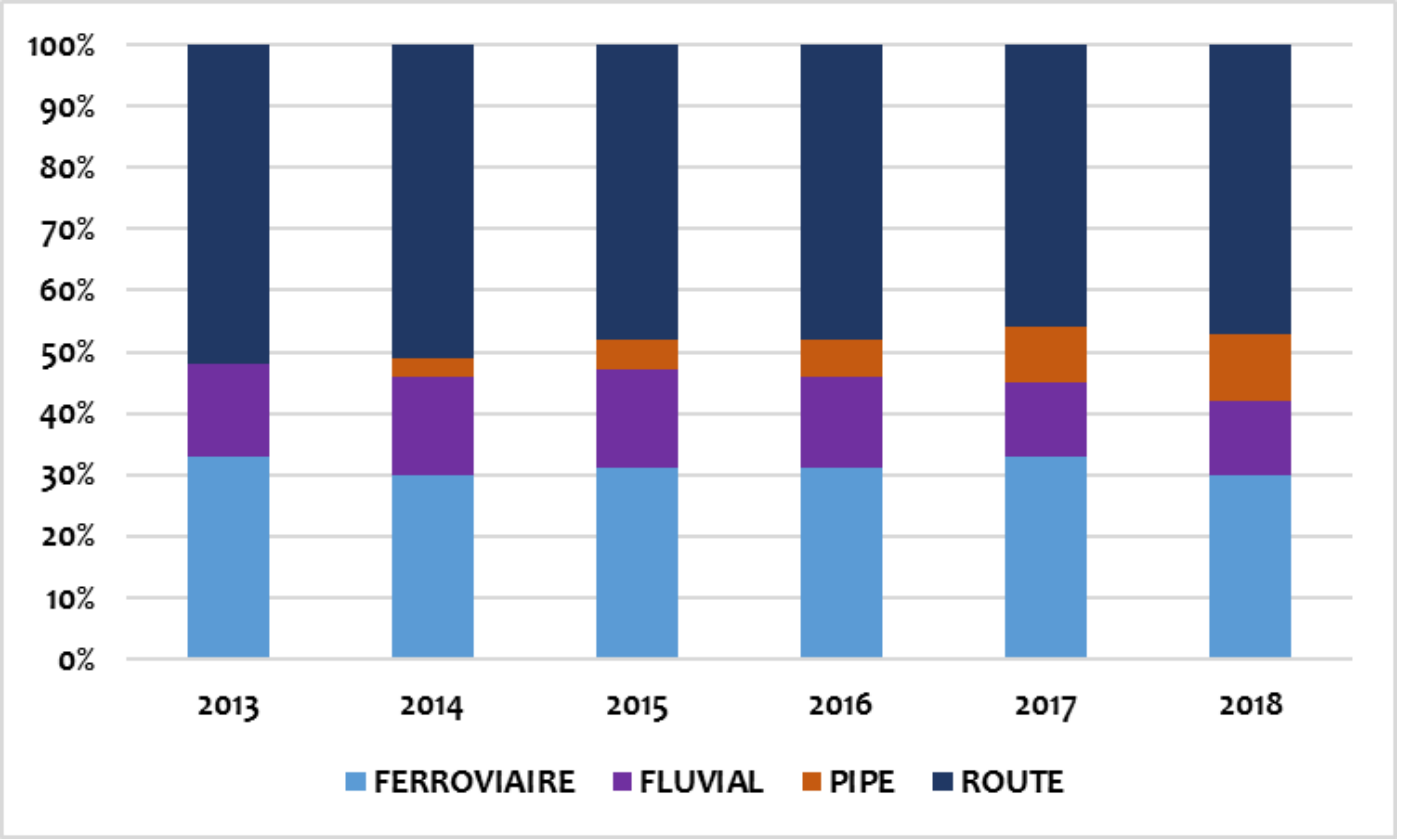
Part modale de trafic

Objectif

80 %

Réalisé

La hausse de la part des modes dits alternatifs est de 5 points (48% en 2013 pour 53% en 2018).



GNL*: Gaz Naturel Liquide

8 CONCLUSION

Trafic: 43,57 Mt en 2013 → (+ 8 MT) → 51,60 Mt en 2018

Part modale : 48% en 2013 → (+ 18,4%) → 53% en 2018

Implantations :
12 implantations (industrielles ou logistique) → 110.5 ha,
525 ETP* directs,
6 000 EVP* et 1,1 Mt par an de trafic maritime,
et 2,94 M€/an de recettes domaniales

Finances :
215,20 M€ d'investissement pour 51,94 M€ de subventions

Investissements réalisés :
Nouveaux aménagements maritimes : Terminal méthanier, agrandissement du cercle d'évitage du bassin de l'Atlantique, extension du quai de Flandre,

Nouveaux aménagements logistiques : PIF*, terminal transmanche, dispositif d'accostage Ro-Ro*, ZGI, DLI, accès d'Indachlor

ETP*: Equivalent Temps Plein; EVP*: Equivalent Vingt Pieds; CA*: Chiffre d'Affaires; CAF*: Capacité d'Auto-Financement; Ro-ro*: Roll-on/Roll-off

Investissements réalisés :

Maintien en état du patrimoine : Rénovation du bâti, entretien du non bâti, mise aux normes de la réparation navale, rénovation des écluses, réparation des dessertes routières,
Opérations sur le ferroviaire : séparation des domaines caténaires, fusion des postes d'aiguillage

Développement durable :

Objectifs du PA2D* réalisés à 84%
90% de l'assainissement aux normes
307,9 ha d'espaces agricoles consommés comprenant **102,5 ha** dédiés à l'environnement et **205,4 ha** pour les implantations industrielles
27,91 ha de mesures compensatoires inscrits dans nos arrêtés préfectoraux seront réalisés prochainement
38 ha de mesures d'accompagnement créés
155 ha d'habitats gérés via des plans de gestion
Un écobilan stable
Certification Ecoport PERS* obtenue en 2018
Développement d'une comptabilité verte

Bilan du projet stratégique 2014-2018

1-La stratégie 2014-2018 de Dunkerque-Port

1.1. La Stratégie nationale portuaire - 2013
1.2. Les objectifs fixés par Dunkerque-Port

2-Synthèse du bilan du projet stratégique

2.1 Orientation 1 : Port Nord de France
2.2 Orientation 2 : Port Gateway
2.3 Orientation 3 : Port durable et responsable
2.4 Orientation 4 : Port partenaire et moteur pour l'économie régionale

3-Bilan des actions commerciales, et de développement, partenariats

3.1 Bilan des actions commerciales, partenariats
1. Nouvelle stratégie commerciale et marketing
2. Changement de TVA à l'import
3. Le développement des partenariats commerciaux
4. Actions en direction des clients de la ZIP* et de l'hinterland
5. Actions sur le secteur des grands vracs
6. Actions sur le secteur des conteneurs
7. Actions en Europe et à l'international
8. SIVEP* et Fiabilité du passage des marchandises
9. Mise en place de solutions logistiques
10. Développement d'une filière conventionnelle
11. Pré-commercialisation de DLI Sud et ZGI
12. Développement industriel

3.2 Bilan du programme d'investissement
1- Les nouveaux aménagements (Port Ouest)
2- Les opérations transversales
3- Bilan du programme de maintien en l'état des infrastructures portuaires

3.3 Bilan financier
1. Taux de réalisation du projet stratégique 2014-2018 (en M€)

3.4 Bilan de la gestion foncière et patrimoniale
1. Secteurs et surfaces cédées, notamment à la CUD*
2. Rénovation / Démolition
3. Occupation du domaine portuaire

3.5 Intérêt des projets stratégiques dans la dynamique de développement de la place portuaire
1. Evolution du domaine portuaire depuis 1952
2. Evolution du domaine portuaire depuis 2009
3. Evolution du domaine portuaire à venir

3.6 Bilan des actions partenariales
1. Les conventions
2. Les accompagnements
3. La communication

4-Bilan économique et financier

4.1 Politique tarifaire adaptée
4.2 Volet subventions du financement des investissements (en k€)

5-Bilan de l'exploitation des outillages

5.1 La manutention

6-Bilan de la politique de développement et d'aménagement durable

6.1 Bilan de la politique d'aménagement

1.Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)

2.Schéma d'orientation des infrastructures du port à moyen et long termes

3.Elaboration d'un nouveau cahier des charges de la ZIP

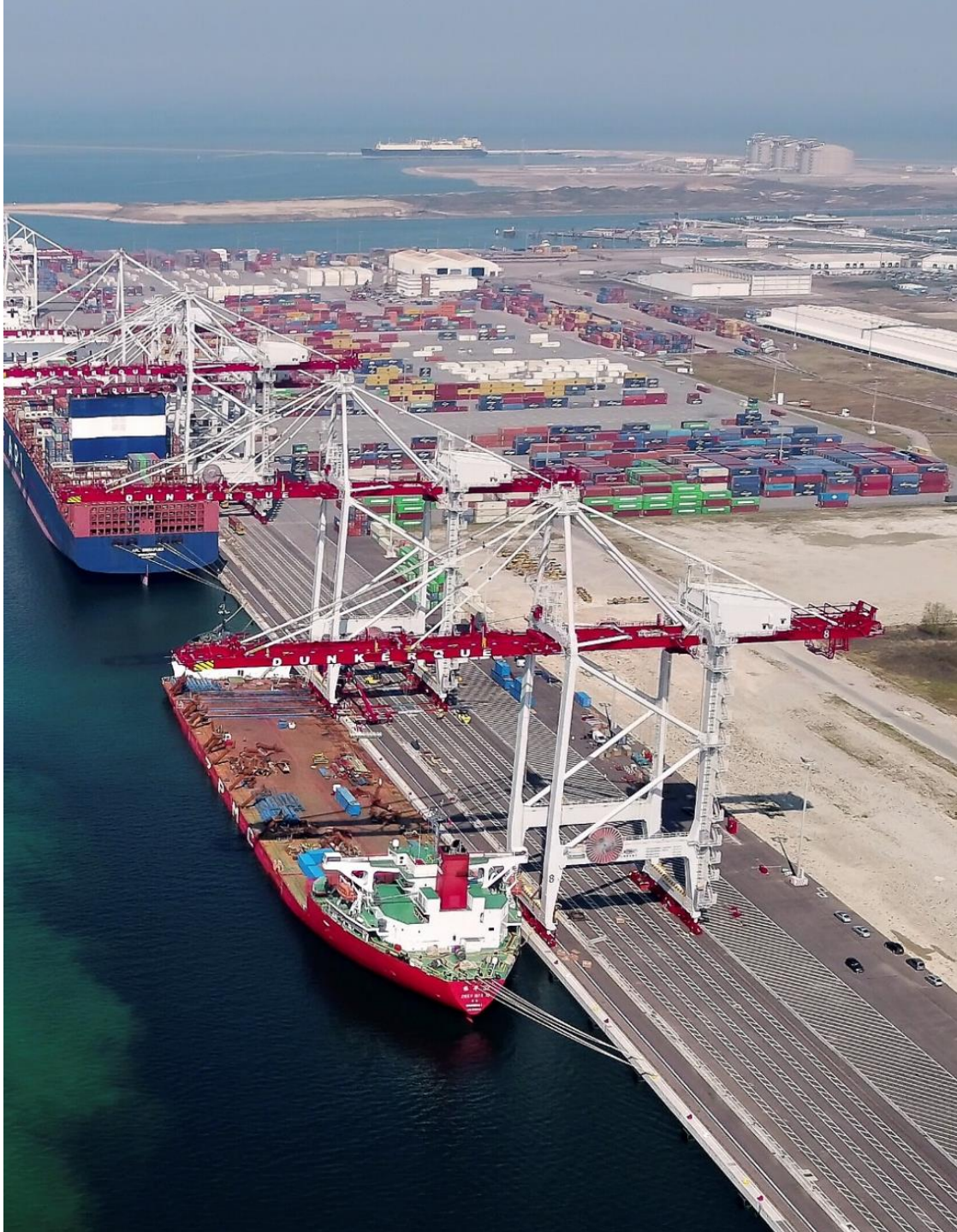
6.2 Bilan environnemental

1. Indicateurs Etat/Pressions/Réponses
2. Indicateurs transversaux

7-Bilan des dessertes et de l'intermodalité

7.1 Etude d'un mécanisme d'abondement au système naturel d'aide à l'UTI*
7.2 Part modale de trafic

8-Conclusion



DUNKERQUE PORT