le Port de
Dunkerque
magazine de l'actualité portuaire ~ port activities report
#42

Inauguration du Barreau de Saint-Georges

Inauguration of the Saint-Georges link

Page 12
Un nouveau service vers Papeete et Nouméa
New SE Shipping Lines service to Papeete and Noumea

Page 14
Terminal méthanier: le projet fait un grand pas
LNG terminal : the project takes a big step forward

Page 30
NFTI : des terre-pleins rénovés
Renovation of NFTI Quay storage areas

Deux navires au Terminal ArcelorMittal
Two ships at the ArcelorMittal Terminal

SOMMAIRE
SUMMARY

4 **Inauguration du Barreau de Saint-Georges**
Inauguration of the Saint-Georges link

6 **Le transport ferroviaire au Port de Dunkerque**
Rail transport in Dunkirk Port

9 **Les investissements ferroviaires de Dunkerque Port**
Rail investments by Dunkerque Port

12 **Un nouveau service vers Papeete et Nouméa**
New SE Shipping lines service to Papeete and Noumea

14 **Terminal méthanier : le projet fait un grand pas**
LNG terminal : the project takes a big step forward

21 **Dunkerque Port, une ambition d'aménagement et de développement durable**
Dunkerque Port, an ambition of sustainable development and action

26 **Le développement de FLUVIO-FEEDER à Dunkerque**
Development of FLUVIO-FEEDER in Dunkirk

28 **Conférence annuelle COASTLINK**
Annual COASTLINK conference

30 **Les terre-pleins du quai de Flandre rénovés**
Renovation of Flanders Quay storage areas

31 **Transbordement maritime militaire au Port Ouest**
Military transhipment in the Western Port

32 **Un nouveau Centre Directionnel au Port Ouest (CDO)**
New Directional Centre in the Western Port

DunKerque Port
Grand Port Maritime de Dunkerque

Vos contacts : / *Your contacts :*

Dunkerque Port
Terre-Plein Guillain BP 46534
59386 DUNKERQUE CEDEX 1 - FRANCE
Tél / Phone : + 33 (0)3 28 28 77 20
Fax : + 33 (0)3 28 28 77 27

Daniel DESCHODT
Directeur Commercial
Commercial Director
e-mail : ddeschodt@portdedunkerque.fr

Chine/Taïwan
Christophe LAURENT
Représentation Commerciale
Commercial Representation

Léon JIANG
Représentation Commerciale Shanghai
Shanghai Commercial Representation

Room 2207, Huaihai China Tower
No. 885 Renmin Road,
Shanghai, 200010
Tél / Phone : (86) 21 63 11 43 50
Fax : (86) 21 63 55 50 22
e-mail : office@elangli.com

Taipei World Trade Center
7C23, N.5, Sec.5, Hsin Yi Rd
Taipei - Taïwan
Tél / Phone : 886 2 2723 2155
Fax : 886 2 2723 1982
e-mail : christophe.laurent@elan.com.tw

Édité par Dunkerque Port
Published by Dunkerque Port

Directeur de la Publication / Publication Manager : Daniel DESCHODT

Comité de Rédaction / Editorial Team : Dunkerque Port, Union Maritime et Commerciale (UMC)

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

Photos : Dunkerque Port, NAI, Axis, AComImage, Shutterstock, Happyday, MG Productions, Eric Dujardin (Marfret).

ISSN - 1247 - 4665

Imprimé sur un papier sans bois, ECF, sans acides, recyclable et biodégradable.

PEFC
PEFC/10-31-1243
PROMOUVOIR LA GESTION DURABLE DE LA FORÊT

MADE IN DUNKERQUE®
WWW.DUNKERQUEPROMOTION.COM

Inauguration du Barreau de Saint-Georges

Construit avec le double objectif d'augmenter la capacité au départ du terminal à pondéreux ouest et d'anticiper le creusement des nouveaux bassins du port, ce barreau de 7,4 km de long est la première voie ferrée construite par Dunkerque Port en charge, depuis l'ordonnance du 2 août 2005, de la construction et de la gestion des voies ferrées sur son domaine. Il se connecte à la voie ferrée Calais-Dunkerque, à seulement 5 km de la principale gare ferroviaire fret de France (Grande-Synthe).

Les travaux de construction du Barreau de Saint-Georges se sont déroulés de mi-2006 à mi-2008.

Le Barreau de Saint-Georges est une voie ferrée appartenant au Port de Dunkerque, donc réservée au fret.

Le projet a été porté par 3 maîtres d'ouvrage :

- Réseau Ferré de France pour la modernisation de la signalisation ferroviaire sur la voie ferrée entre Dunkerque et Gravelines ;

- Le Conseil Général du Nord pour la réalisation de trois ponts franchissant la nouvelle voie ferrée et supportant les routes départementales 1, 301 et 601 ;

- Le Port pour la construction du barreau ferroviaire proprement dit.

Au-delà de cette première phase ayant consisté à construire le Barreau de Saint-Georges, Dunkerque Port a inscrit dans son projet stratégique d'autres investissements ferroviaires pour un montant global de 61,5 M€ sur la période 2009-2013, dont l'électrification du Barreau de Saint-Georges ■ ▶▶

Le projet, d'un montant global de 23,6 M€, a été financé par : **l'Etat** (3,5 M€), **le Conseil Régional** (7 M€), **l'Union Européenne** (FEDER 7 M€), **le Conseil Général du Nord** (4,1 M€), **Dunkerque Port** (2 M€).

*The project, costing a total of 23.6 M€, was funded by **the State** (3.5 M€), **the Regional Council** (7 M€), **the European Union** (European Regional Development Fund – 7 M€), **the Nord General Council** (4.1 M€) and **Dunkerque Port** (2 M€).*

Inauguration of the Saint-Georges link

It was built with the twofold objective of increasing capacity at departure from the Western Bulk Terminal and anticipating the excavation of the port's new docks. This 7.4-km railway line is the first to be built by Dunkerque Port which has been responsible, since the order of 2 August 2005, for building and managing the railway lines on its territory. It is connected to the Calais-Dunkirk railway, only 5 km from France's main freight rail station of Grande-Synthe.

The construction of the Saint-Georges Link (Barreau de Saint-Georges) lasted from the middle of 2006 to the middle of 2008.

The Saint-Georges Link is a railway line owned by the Port of Dunkirk, and hence reserved for freight.

The project had 3 contracting authorities:

- Réseau Ferré de France (French Rail Network) for the modernisation of the railway signals on the line between Dunkirk and Gravelines;

- The Nord General Council for the building of three bridges over the new railway line which support departmental roads 1, 301 and 601;

- The Port for the construction of the railway link itself.

Following this first phase which consisted in building the Saint-Georges Link, Dunkerque Port has included other railway investments in its strategic plan, in a total amount of 61.5 M€ over the 2009-2013 period, including the electrification of the Saint-Georges Link ■ ▶▶

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

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

Le transport ferroviaire au Port de Dunkerque

Le total des marchandises transportées annuellement par le fer sur la zone industrialo-portuaire de Dunkerque s'élève à 14 MT, soit 12 % du trafic fret national.

Quatre opérateurs ferroviaires sont actifs sur le port de Dunkerque : Fret SNCF, VFLI (filiale de la SNCF), ECR (filiale des chemins de fer allemands) et VEOLIA CARGO (dont la branche française vient d'être reprise par EUROTUNNEL).

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

• Environ 30 M€ ont été dépensés pendant la période 2004-2008, avec notamment l'électrification de la Voie des Huttes (financée par le Port seul) et la première phase du Barreau de Saint-Georges dotant le port Ouest d'un second accès ferroviaire.

• 38 M€ seront dépensés au titre du CPER 2007-2013 (avec notamment la seconde phase du Barreau de Saint-Georges et l'amélioration des aménagements ferroviaires du Port Rapide).

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

Ces investissements, repris dans le Projet Stratégique du Port de Dunkerque, permettent d'accéder directement en traction électrique sur les faisceaux de desserte des terminaux à pondéreux du Port Est et du Port Ouest, ainsi que sur celui du Port Rapide (terminal à conteneurs). Ces terminaux représentent le plus fort potentiel de développement de trafics ferroviaires sur le port.

Les efforts mis en œuvre par le port pour développer le transport des marchandises par le fer, qui représente une des priorités du Grenelle de l'environnement, seraient vains s'ils se heurtaient à des problèmes de capacité sur les voies qui le relient son hinterland. ▶▶

Dunkerque Port est devenu en 2008 propriétaire de l'ensemble des voies ferrées portuaires, ce qui représente 200 km de voies dont 55 sont électrifiés, 5 postes d'aiguillage et 7 faisceaux permettant la livraison, la préparation, et le stationnement des trains…
Le port va donc progressivement reprendre la gestion de ces voies.

12%

du fret national

of national freight traffic

In 2008 Dunkerque Port became the owner of all the port railway lines. These represent 200 km of lines, 55 of which are electrified, 5 signal boxes and 7 sets of sidings allowing the delivery, preparation, and parking of trains… The port will therefore gradually take over the management of these lines.

Rail transport in Dunkirk Port

A total of 14 MT of goods are carried annually by rail in the industrial port area of Dunkirk, corresponding to 12% of national freight traffic.

Four rail operators are active in Dunkirk Port: FRET SNCF (French Rail Freight), VFLI (a subsidiary of the SNCF), ECR (a subsidiary of German Railways) and VEOLIA CARGO (the French branch of which has just been acquired by EUROTUNNEL).

Rail transport is vital for Dunkirk Port, which is making significant investments in rail (co-funded with the State, the Nord/Pas-de-Calais Region, the European Union, and with support from the Nord General Council):

- *Approximately 30 M€ were spent during the 2004-2008 period, in particular on the electrification of «Voie des Huttes» (funded by the Port alone) and the first phase of the Saint-Georges Link which provides the Western Port with a second rail access.*

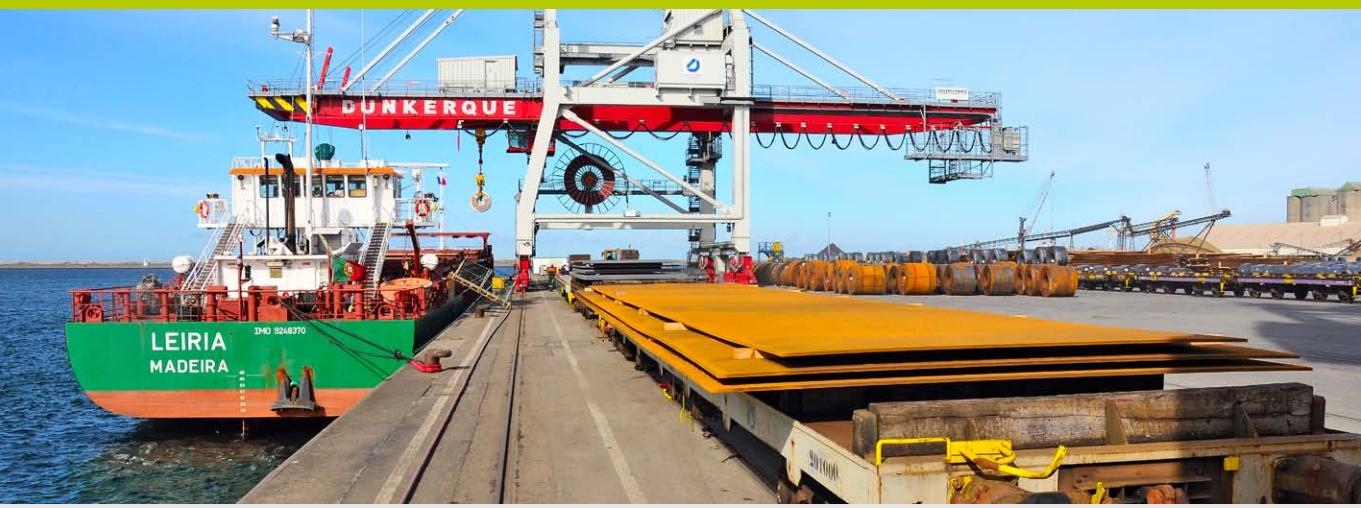
- *38 M€ will be spent as part of the 2007-2013 State-Region Contract, in particular on the second phase of the Saint-Georges Link and improvements to the Port Rapide rail facilities.*

- *23 M€ are planned subsequently for the «Barreau de Loon-Plage» which will provide a direct link from the container terminal in the Western Port to the Dunkirk-Calais line and the Channel Tunnel, on the one hand, and the «Grande Rocade Nord-Est» (via Amiens) on the other.*

These investments, which form part of Dunkirk Port's Strategic Plan, will allow direct access by electric traction to the sidings serving the Bulk Terminals in the Eastern Port and Western Port, as well as the sidings of the Port Rapide (container terminal). These terminals represent the most significant development potential for rail traffic in the port. However, port's efforts to develop inland transport by rail, which is one of the priorities of the Grenelle environment law, would be wasted if they were met with problems of capacity on the lines linking it to its hinterland. This is why special attention is given to maintaining reserve capacities, particularly on the North-Eastern line, essentially around the city of Lille.

The investments in the current Nord/Pas-de-Calais State-Region Plan Contract, to create a bypass to the south of Lille, are scheduled for this reason. In 2008, 62% of pre-and post-carriage of goods in the port of Dunkirk was handled using environmentally-friendly transport modes, including more than 50% for rail alone.

By 2012 the Port of Dunkirk intends, in collaboration with the managers of rail and waterway infrastructures as well as massified transport operators, to consolidate the share of massified transport by rail, waterway and sea (coastal shipping) in the transport of goods. In a context of clear State policy to revitalise and broaden the rail freight market, Dunkerque Port will also launch a study, in early 2010, on the conditions for appointing a Local Rail Operator (OFP) in the port. ▶▶



Chargement de coils au terminal STE
Loading coils in the STE terminal

Chargement de wagons de minerais au Port Ouest
Loading wagons of ore in the Western Port

Déchargement de wagons d'eaux minérales sous entrepôts
Unloading wagons of mineral water in warehouses

Déchargement de chaux au Port Central
Unloading lime in the Central Port

La plus grande attention est donc portée au maintien de réserves de capacité notamment sur l'artère Nord-Est, essentiellement autour de la Métropole lilloise. Les investissements programmés dans l'actuel contrat de plan Etat-Région Nord/Pas-de-Calais afin de permettre le contournement sud de Lille vont en ce sens.

En 2008, 62 % des pré- et post-acheminements portuaires de Dunkerque ont été traités par des modes de transport respectueux de l'environnement, dont plus de 50 % pour le seul mode ferroviaire. D'ici à 2012, le Port de Dunkerque entend, en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviaux, ainsi qu'avec les opérateurs de transports massifiés, consolider la part des transports massifiés par voie ferroviaire, fluviale et maritime (cabotage) dans les pré et post acheminements portuaires.

Dans un contexte clairement affiché par l'Etat de revitaliser et d'élargir le marché du fret ferroviaire, le Port de Dunkerque lancera également en début d'année 2010 une étude portant sur les conditions de mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) sur le port ■ ▶▶

En 2008, 62 % des pré- et post-acheminements portuaires de Dunkerque ont été traités par des modes de transport respectueux de l'environnement.

In 2008, 62% of pre-and post-carriage of goods at the port of Dunkirk were handled using environmentally-friendly transport modes.

Les investissements ferroviaires de Dunkerque Port

À travers notamment les opérations du Contrat de Plan Etat- Région 2000-2006, de nombreux travaux ont été menés pour :

• réaliser les terminaux portuaires utiles au développement des grands flux ;

• améliorer la desserte ferroviaire du port, dont l'efficacité est fondamentale étant donné la part exceptionnellement élevée du mode ferroviaire dans ses cheminements terrestres : plus de 50 % à Dunkerque contre 12 % à 21 % au Havre, à Anvers et Zeebrugge.

Dans cette période ont notamment été réalisés :

• l'extension du terminal à conteneurs, financée par l'Etat, la Région, le Port ;
• l'électrification de la voie ferrée des Huttes, financée par le Port ;

▶▶

Rail investments by Dunkerque Port

Through the operations of the 2000-2006 State-Region Plan Contract in particular, many works were carried out:

• creation of port terminals that will help develop large traffic flows;

• improvement of the port's rail links, whose efficiency is crucial in view of the exceptionally large share of the rail mode in its overland transport: more than 50 % in Dunkirk, compared with 12 % to 21 % in Le Havre, Antwerp and Zeebrugge.

Operations completed during this period:

• extension of the container terminal, funded by the State, the Region and the Port;

• electrification of the Huttes railway line, funded by the Port;

• creation of the Saint-Georges rail link, funded by the State, the Region, the Department, the European Union and the Port.

In the next few years, two factors will reinforce the strategic improvement of the port's rail links:

• the liberalisation of rail freight, which will encourage development initiatives by owners and owner-operator "newcomers" that will promote this mode;

▶▶

• la création du barreau ferroviaire de Saint-Georges, financée par l'Etat, la Région, le Département, l'Union Européenne et le Port.

Pour les prochaines années, deux facteurs renforcent le caractère stratégique de l'amélioration de la desserte ferroviaire du port :

• la libéralisation du fret ferroviaire, qui suscite de la part d'armateurs et de tractionnaires «nouveaux entrants» des initiatives de développement favorables à ce mode ;

• l'inscription, dans le Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013, de l'électrification et de la modernisation de la voie Calais-Dunkerque, qui doit favoriser le développement de la logistique ferroviaire entre les ports de Dunkerque, Calais et le Tunnel sous la Manche.

La position du Port de Dunkerque, première gare nationale de fret ferroviaire (14 MT, soit 12% du fret ferroviaire national), en fait un atout dans la mise en œuvre de ces orientations stratégiques. C'est dans ce sens que Dunkerque Port a inscrit dans son projet stratégique, élaboré en accompagnement de la réforme des ports voulue par le Président de la République, un programme d'investissements en faveur du développement du mode ferroviaire à hauteur de 61,5 M€, comprenant :

Des opérations inscrites au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 pour 38 M€, financés par l'Etat et la Région à hauteur respectivement de 11 M€ et 13,5 M€. Il s'agit de :

• l'électrification du Barreau de Saint-Georges, permettant le départ en ligne sans changement de mode de traction à Grande-Synthe, mais nécessitant l'électrification au moins partielle de l'axe Calais-Dunkerque ;

• l'allongement et l'électrification partiels du faisceau de Loon-Plage permettant le départ en ligne des trains de conteneurs sans changement de mode de traction à Grande-Synthe ;

• une jonction non électrifiée entre le Port Ouest et le Bassin Maritime, permettant de réaliser du brouettage entre le quai à pondéreux ouest et l'usine ArcelorMittal sans avoir à passer par le faisceau de Grande-Synthe pour évolution des machines de traction, d'où un gain de productivité qui devrait rendre le fer compétitif vis-à -vis du brouettage par camions.

• le raccordement Sud du Terminal à Conteneurs ;

• l'étude du Barreau de Loon-Plage, électrifié, achevant le contournement du futur bassin de l'Atlantique étendu et de ses terminaux, et permettant une liaison directe vers Calais et le tunnel au départ du terminal à conteneurs.

Des opérations financées par le Port ou pour lesquelles les financements seront recherchés. Il s'agit de :

• la construction du Barreau de Loon-Plage ;

• le rétablissement d'une liaison intraportuaire entre le Bassin Maritime et le Port Est, avec création d'une trilune * de livraison-réception ;

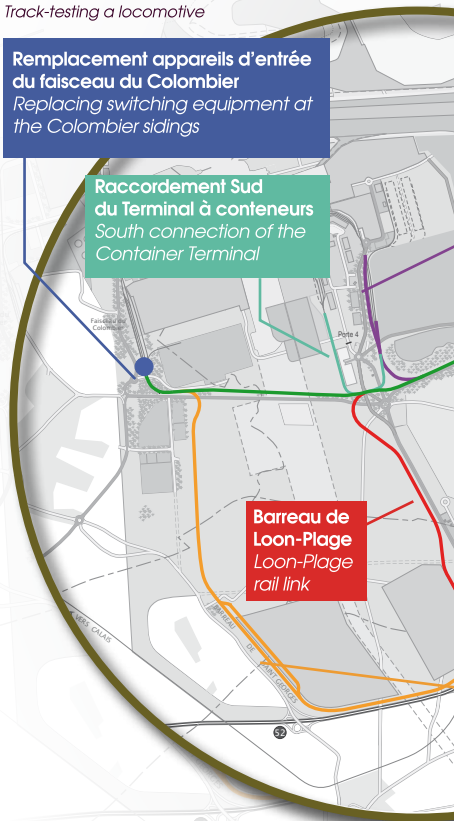
• la fusion-modernisation des postes d'aiguillage du réseau de voies ferrées portuaires ;

• les travaux de modernisation de la voie ferrée des Huttes ;

• le remplacement des appareils d'entrée du faisceau du Colombier ■

* Trilune :voie qui se sépare en trois puis se rejoint (mini faisceau)

Essai de locomotive sur voie
Track-testing a locomotive



• *the inclusion, in the 2007-2013 State-Region Project Contract, of the electrification and modernisation of the Calais-Dunkirk line, which should promote the development of rail logistics between the Ports of Dunkirk, Calais and the Channel Tunnel.*
The position of Dunkerque Port as the first national freight rail station (14 MT, i.e. 12% of national rail freight) makes it an asset in the implementation of these strategic guidelines.

For this reason Dunkerque Port has included in its strategic plan, drawn up to accompany the port reform proposed by the President of the Republic, an investment programme intended to develop the rail mode in an amount of 61.5 M€, including:

Operations forming part of the 2007-2013 State-Region Project Contract for 38 M€, funded by the State and the Region (11 M€ and 13.5 M€ respectively). These are:

• *The electrification of the Saint-Georges Link, which will allow direct departures without a change in traction mode at Grande-Synthe, but will necessitate at least the partial electrification of the Calais-Dunkirk line;*

• *The partial extension and electrification of the Loon-Plage sidings, allowing direct departures of container trains without a change of traction mode at Grande-Synthe;*

• *A non-electrified junction between the Western Port and the Maritime Dock, allowing barrowing between the Western Bulk Quay and the ArcelorMittal factory without the need to go through the Grande-Synthe sidings to change traction equipment; this will yield productivity gains which should make rail competitive compared with barrowing by trucks.*

• *South connection of the Container Terminal;*

• *The design of the electrified Loon-Plage Link, completing the bypass of the future extended Atlantic Dock and its terminals, and providing a direct link to Calais and the Tunnel from the container terminal.*

Operations funded by the Port or for which funding will be sought. These are:

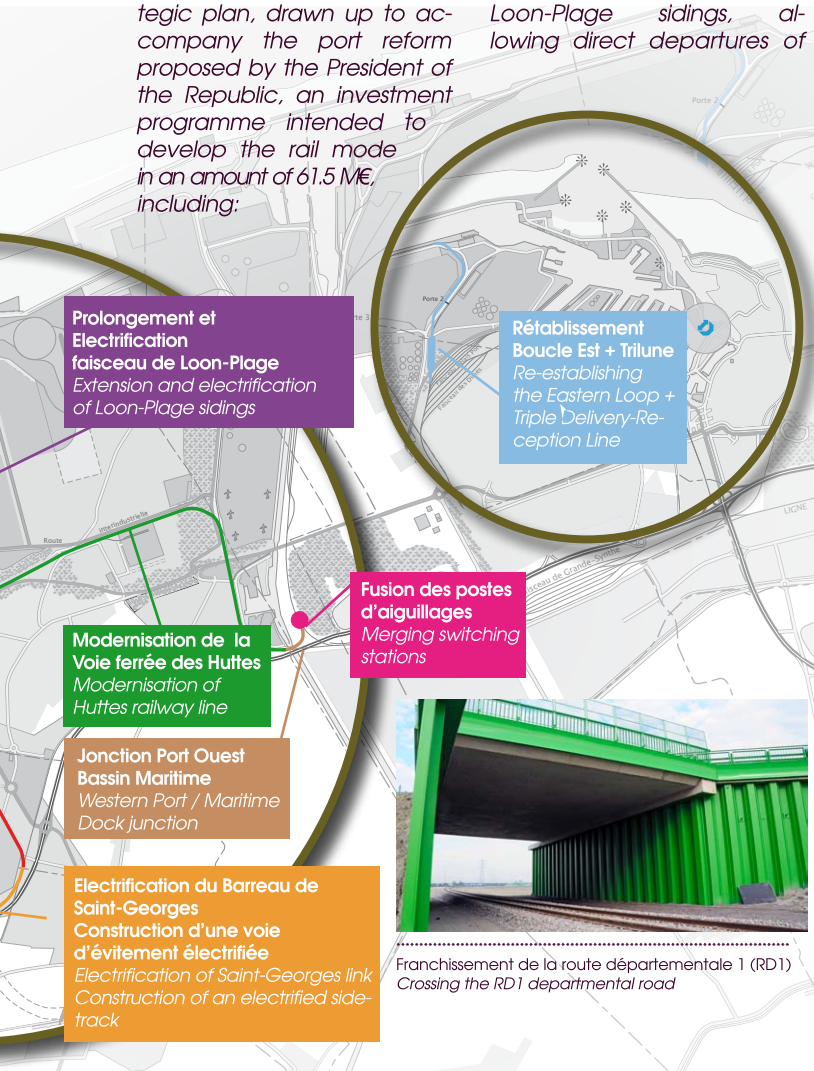
• *Construction of the Loon-Plage Link;*

• *Re-establishment of an intra-port link between the maritime dock and the Eastern Port, with the creation of a triple delivery-reception line;*

• *The merging and modernisation of the port railway network's signal boxes;*

• *Modernisation of the Huttes railway line;*

• *Replacement of switching equipment in the Colombier sidings* ■



Franchissement de la route départementale 1 (RD1)
Crossing the RD1 departmental road

Un nouveau service vers Papeete et Nouméa

En juin dernier, la compagnie SWIRE SHIPPING décidait de suspendre son service direct WRTW / BANK LINE, opéré depuis de nombreuses années entre le Nord Europe et le Sud Pacifique. Deux mois après cette suspension, l'armement SE SHIPPING LINES vient d'annoncer la mise en place de son nouveau service multipurpose "SE 3 OCEANS LINE" reliant le Nord Europe, le Sud Pacifique, l'Océanie, l'Australie et la Nouvelle Zélande (et retour sur l'Europe via l'Afrique du Sud). Le premier départ de "SE 3 OCEANS LINE" sur Papeete, Nouméa, l'Australie et la Nouvelle Zélande a été assuré par le m/v "ELBRUS", au Port de Dunkerque le 6 octobre 2009. Le transit-time estimé est de 30 jours pour Papeete et de 39 jours pour Nouméa. Ce nouveau service est opéré par une équipe de professionnels ayant une longue expérience de la gestion de ligne régulière et du transport de colis lourds ■

L'agent général pour la France est :

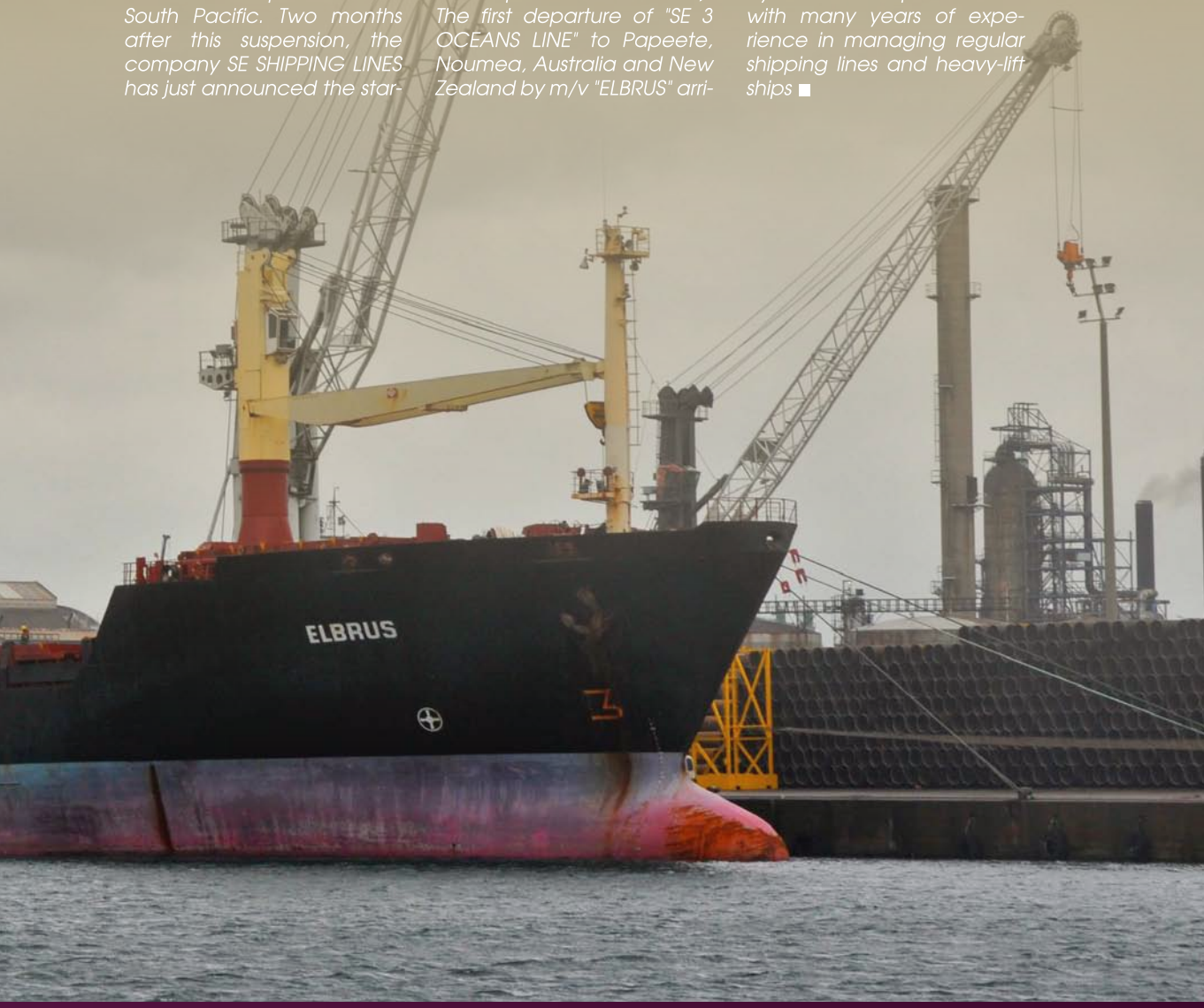
The general agent for France is :

CURRIE-NORD
info@currie-nord.fr

Tél / Phone :
+33 (0)3 28 59 94 00

New SE SHIPPING LINES service to Papeete and Noumea

Last June SWIRE SHIPPING decided to suspend its direct WRTW / BANK LINE service, which had been operating for many years between Northern Europe and the South Pacific. Two months after this suspension, the company SE SHIPPING LINES has just announced the start-up of its new multipurpose service, "SE 3 OCEANS LINE", which links Northern Europe, the South Pacific, Australia and New Zealand (returning to Europe via South Africa). The first departure of "SE 3 OCEANS LINE" to Papeete, Noumea, Australia and New Zealand by m/v "ELBRUS" arrived at the Port of Dunkirk on 6 October 2009. Estimated transit time is 30 days for Papeete and 39 days for Noumea. This new service is run by a team of professionals with many years of experience in managing regular shipping lines and heavy-lift ships ■



Terminal méthanier : le projet fait un grand pas

En octobre 2006, le Conseil d'Administration du Port Autonome de Dunkerque (PAD) a retenu, à l'issue d'un appel à projets, l'opérateur EDF pour la construction et l'exploitation d'un terminal méthanier sur le territoire du PAD.

Dans ce projet, EDF, représenté par sa filiale Dunkerque LNG (Dk LNG), porte la pleine responsabilité de la construction du terminal et de son exploitation et est également responsable de l'ensemble des études nécessaires à la construction du terminal ainsi qu'à l'obtention de divers permis (permis de construire, Installation Classée pour la Protection de l'Environnement –ICPE-, Servitudes d'Utilité Publique…).
Dunkerque Port, quant à lui, porte la responsabilité de l'aménagement portuaire nécessaire à l'accueil des plus grands méthaniers. Il porte aussi la responsabilité de l'aménagement du site (terrassement, trait de côte…) qui permettra d'accueillir le chantier puis le terminal lui-même. Dunkerque Port est également responsable des différentes études maritimes (études de trafic, études de risques nautiques, études hydrauliques, aménagement du site et des accès maritimes…) mais également des études nécessaires à l'obtention des autorisations administratives nécessaires. L'opérateur GRT Gaz, filiale du groupe GDF SUEZ, est en charge de la construction, de la maintenance, de l'exploitation et de la commercialisation du réseau de transport de Gaz naturel. Il assurera ici les études nécessaires au raccordement du terminal méthanier de Dunkerque au réseau existant.

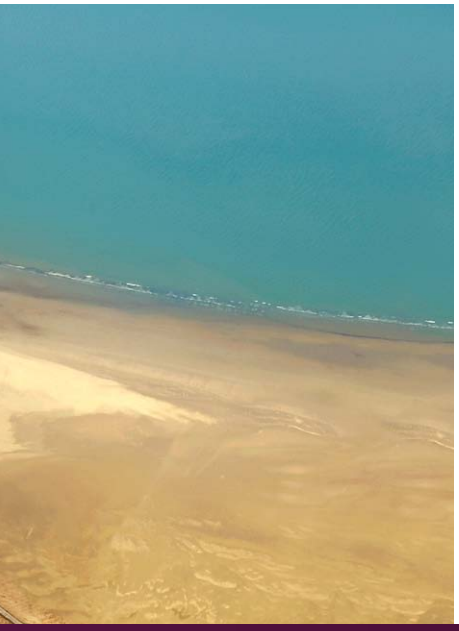
Le port toujours dans la concertation

Depuis la fin du débat public, la Commission Particulière de Débat Public (CPDP) rapportait « *que le bon déroulement des séances est dû à trois éléments :* ▸▸

Un terminal méthanier est une installation industrielle portuaire destinée à recevoir des navires méthaniers, transportant du gaz naturel liquéfié (GNL) depuis les zones de production. Refroidi à basse température (-160°C), le GNL peut en effet se transporter par bateau, dont la cargaison est stockée temporairement après déchargement dans des réservoirs situés sur le terminal. Puis, le GNL est ramené à son état gazeux original par regazéification (réchauffement). Le gaz est ensuite injecté sur le réseau de transport et acheminé vers les zones de consommation.

LNG terminal : the project takes a big step forward

A LNG terminal is an industrial port installation designed to accommodate tankers carrying liquefied natural gas (LNG) from the production areas. When cooled to a low temperature (-160°C) LNG can be carried by ship, the cargo being temporarily stored after discharge in tanks located in the terminal. The LNG is then restored to its original gaseous state by regasification (reheating). The gas is then injected into the transport network and conveyed to the consumer areas.



In October 2006, following a call for projects, the Board of Directors of Dunkirk Port Authority selected the operator EDF to build and operate a LNG terminal within the port's territory.

In this project, EDF, represented by its subsidiary Dunkerque LNG (Dk LNG), is fully responsible for building and operating the terminal, and is also in charge of all the studies necessary for the construction of the terminal and for obtaining the various permits (planning permission, ICPE permit (Classified Installation for the Protection of the Environment), public easement permits, and so on).
For its part, Dunkerque Port, is responsible for the port development needed in order to accommodate the largest tankers. It is also responsible for developing the site (earthworks, coastline, etc) to accommodate the works and then the terminal itself. Dunkerque Port is also responsible for the various maritime studies (traffic studies, nautical risk studies, hydraulic studies, development of site and shipping access channels, etc) as well as the studies needed for obtaining the necessary administrative permits. The operator GRT Gaz, a subsidiary of the GDF SUEZ group, is in charge of the construction, maintenance, operation and marketing of the natural gas transport network. It will carry out the necessary studies for the connection of Dunkirk's LNG terminal to the existing network.

The port in ongoing consultation

After the end of the public debate, the Special Commission for Public Debate (CPDP) reported «that the smooth running of the sessions was due to three factors:

- the quality of the contracting authorities' support file which was very well received,

- the excellent level of public opinion enjoyed today by Dunkirk Port Authority,

- Although a private organisation, EDF-Gaz has preserved the image and, especially, observes an attitude of public service which is

▶▶

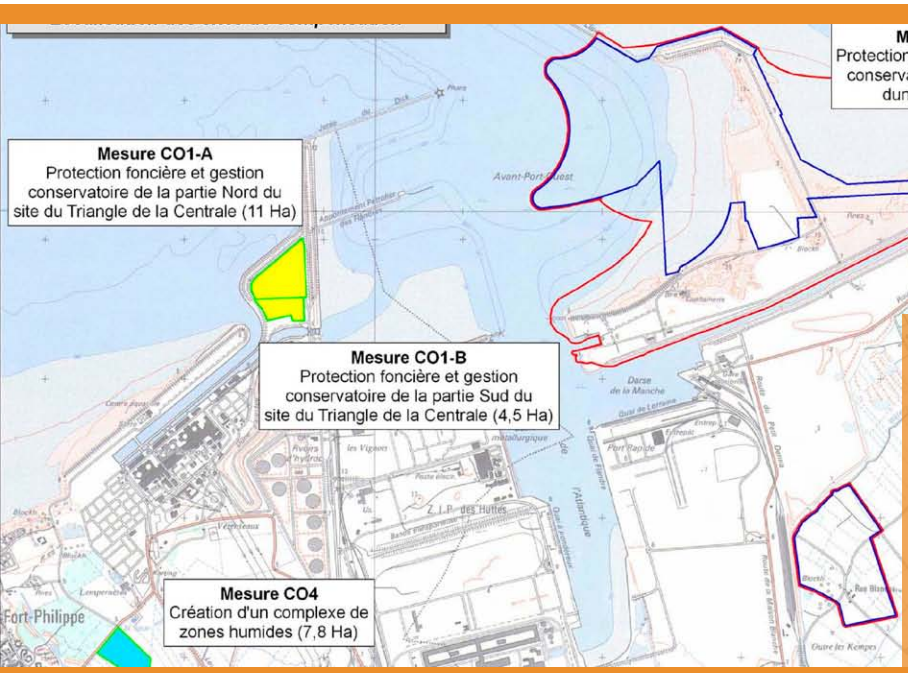
- la qualité du dossier support des maîtres d'ouvrage qui reçut un très bon accueil,

- à l'excellente opinion dont jouit aujourd'hui Dunkerque Port,

- EDF-Gaz, bien qu'organisme privé, conserve l'image et surtout observe une attitude de service public très apprécié. EDF est considéré comme un interlocuteur sérieux, quand bien même son projet reste encore rejeté par des opposants.»

La CPDP déclarait également souhaiter *« qu'au-delà du débat la concertation se poursuivra dans les différentes instances locales, que les maîtres d'ouvrage associeront certains relais pour diffuser les résultats acquis »*.

Une analyse multicritères de tous les sites envisagés (on shore et off shore) a montré que seul le site du Clipon était, pour des raisons de sécurité des personnes, le seul capable d'accueillir le Terminal méthanier. D'autre part, les nombreux échanges pendant et après le débat public ont permis aux maîtres d'ouvrage de comprendre les difficultés liées au déplacement de certaines espèces végétales et animales remarquables telles que les sternes naines.
Tout ceci a amené les maîtres d'ouvrage à adapter progressivement l'emprise du projet de manière à ne plus du tout impacter l'estran côté Est, laissant intactes les zones les plus riches en biodiversité ▸▸



- ***Measure CO1-A:*** *Land protection and preservation management in the northern part of the Nuclear Power Plant Triangle site (11 ha)*
- ***Measure CO1-B:*** *Land protection and preservation management in the southern part of the Nuclear Power Plant Triangle site (4.5 ha)*
- ***Measure CO2:*** *Creation of salt marshes (6.7 ha)*
- ***Measure CO3:*** *Land protection and preservation management of dune habitats (35 ha)*
- ***Measure CO4:*** *Creation of a wetland complex (7.8 ha)*

Un projet durable qui tient compte de la richesse de la biodiversité :
Parallèlement à l'avancement des études techniques, les maîtres d'ouvrage ont constitué un Comité d'experts environnementaux composé de scientifiques spécialisés dans tous les domaines concernés par le projet (faune terrestre et aquatique, milieux benthiques, flore…). Ce comité s'est basé sur un inventaire très précis de la faune, de la flore et de leurs habitats sur un périmètre dépassant largement celui du projet de manière à estimer les impacts directs et indirects des effets cumulés des différents chantiers permettant ensuite d'en déduire des mesures pour supprimer, réduire, voire compenser les éventuelles conséquences du projet sur les milieux terrestres et aquatiques. Un ensemble de mesures d'atténuation et de compensation a été établi et ces mesures permettent au projet de ne pas nuire au maintien dans un état de conservation favorable les populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

A sustainable project which respects the wealth of biodiversity:

In parallel with the technical studies, the contracting authorities formed a committee of environmental experts made up of scientists specialised in all the fields concerned by the project (land and aquatic fauna, benthic environments, flora, etc). This committee used a very precise inventory of the fauna, the flora and their habitats in an area considerably larger than that of the project, in order to assess the direct and indirect impacts of the cumulative effects of the various worksites, which allowed the subsequent definition of measures to eliminate, reduce or offset any consequences that the project could have on the land and aquatic environments. A set of attenuation and compensation measures has been drawn up to ensure that the project does not affect the conditions ensuring the protection and survival of the species concerned in their natural territories.

highly appreciated. EDF is considered as a reliable partner, even though its project is still rejected by some opponents.»
The CPDP also declared that it hoped «that beyond the debate, the consultation will continue within the different local authorities, and that the contracting authorities will link up with certain contact networks to disseminate the results achieved».

A multi-criteria analysis of all the sites envisaged, both onshore and offshore, showed that, for reasons of human safety, the Clipon site was the only one able to accommodate the LNG Terminal.

Furthermore, the numerous discussions during and after the public debate enabled the contracting authorities to understand the difficulties related to the relocation of certain remarkable plant and animal species, such as the little tern.
All this has led the contracting authorities gradually to adapt the project's coverage area so that it no longer has any impact on the eastern foreshore, leaving intact the zones richest in biodiversity (tern nesting area and glasswort depression).

The administrative procedure ends with the launch of public inquiries:

Beginning in February 2009, Dunkerque Port filed the following administrative permit applications at the Prefecture:

- *An application for the relocation of protected species pursuant to Article L411-2 of the Environment Code;*

- *A permit application pursuant to the Water Law.*

The waiver application pursuant to Article L411-2 of the Environment Code (relocation of protected species) was the subject of several discussions with the Regional Scientific Committee for

▶▶

Le gnaphale jaunâtre est l'une des espèces végétales à protéger
Jersey cudweed is one of the plant species to be protected

(la zone de nidification des sternes et la dépression à Salicornes d'Europe).

La procédure administrative s'achève par le lancement des enquêtes publiques :

Dunkerque Port a déposé dès février 2009 les dossiers administratifs suivants en préfecture :

• Un dossier de demande de déplacement des espèces protégées au titre de l'article L411-2 du Code de l'Environnement ;

• Un dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

Le dossier de demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement (déplacement d'espèces protégées) a fait l'objet de plusieurs échanges avec le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (au sujet des mesures compensatoires proposées, du non-impact du projet sur le trait de côte, de la mise en œuvre au niveau de Dunkerque Port d'un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel…) et un passage en Conseil National de Protection de la Nature suite à la découverte dans l' inventaire de 3 lézards vivipares.

Le port est autorisé depuis le 31 juillet à déplacer les espèces protégées.

Ces différentes présentations et échanges ont permis la délivrance de l'arrêté préfectoral le 31 juillet 2009, qui autorise notamment Dunkerque Port à réensemencer à titre expérimental par prélèvement de graines les espèces végétales suivantes : sagines noueuses et gnaphales jaunâtres. Il permet au port de capturer et relâcher sur des habitats appropriés à son maintien une espèce animale protégée du site : le lézard vivipare. Les opérations de transfert des espèces végétales ont été évaluées (conformément à l'arrêté préfectoral) sous l'autorité scientifique du Centre Régional de Phytosociologie/Conservatoire Botanique National de Bailleul et avec l'appui scientifique des experts du Conseil Général du Nord et de l'écologue du Port. Ces opérations ont démarré en septembre 2009.

L'application de l'arrêté se poursuit tout d'abord par la mise en place, le 8 octobre 2009, d'un Comité de Suivi présidé par le Sous-Préfet de Dunkerque, associant **tous les acteurs concernés** (associations, gestionnaire, services de l'Etat…), puis pendant toute la durée du chantier notamment grâce à l'application de mesures d'atténuation et à la présence permanente d'ingénieurs écologues. Cette démarche est une première sur la région. Ensuite, un système de gestion de toutes les mesures compensatoires proposées par les maîtres d'ouvrage **sera confié au Conseil Général du Nord.**

Le dossier loi sur l'eau a été déposé par Dunkerque Port, et doit -conformément à la réglementation- être soumis à enquête publique. Celle-ci a démarré le 7 octobre 2009 et s'achèvera le 21 novembre 2009.

Les entreprises sur le pont pour chiffrer leurs offres :
En parallèle de ces dossiers réglementaires, Dunkerque Port a continué ses études techniques jusqu'à aboutir aux dossiers de consultation des entreprises. Les consultations actuellement en cours devraient permettre de connaître le coût des investissements portuaires avant la fin d'année. ▶▶

Prélèvement de graines de gnaphale jaunâtre
Collecting seeds of jersey cudweed

Prélèvement de graines de sagine noueuse
Collecting seeds of knotty pearlwort

Travaux de création de dépression humide
Creating a wetland depression

the Natural Heritage (concerning the compensatory measures proposed, zero impact by the project on the coastline, the implementation of a Natural Heritage Master Plan by Dunkerque Port, and so on) and a presentation to the National Council for the Protection of Nature following the discovery of three common lizards in the inventory.

On 31 July the Port was authorised to relocate the protected species.

These various presentations and discussions led to the issuing of the Prefectural order of 31 July 2009, authorising Dunkerque Port to re-sow two plant species experimentally, by seed sampling: knotty pearlwort and jersey cudweed. It allows the Port to capture and release a protected animal species of the site, the common lizard, into habitats suitable for its continued existence. In compliance with the Prefectural order, the operations for transfer of the plant species were assessed under the scientific authority of the Regional Phytosociology Centre/Bailleul National Botanical Conservatory and with scientific support from experts of the Nord General Council and the Port's ecologist. The operations began in September 2009.

The implementation of the order began with the setup, on 8 October 2009, of a Monitoring Committee chaired by the Sub-Prefect of Dunkirk, bringing together ***all the stakeholders concerned*** *(associations, manager, government departments, etc), and then throughout the term of the worksite, in particular through the implementation of attenuating measures and the permanent presence of ecological engineers. This approach is a first in the region. After this, a system for management of all the compensatory measures proposed by the contracting authorities* ***will be assigned to the Nord General Council.***

The Water Law application has been filed by Dunkerque Port, and, in compliance with regulations, must be submitted to public inquiry. This began on 7 October 2009 and will be completed on 21 November 2009.

Contractors are busy costing their proposals:
Alongside these regulatory applications, Dunkerque Port continued its technical studies which culminated in tender files for contractors. The calls for tender currently in progress should make it possible to know the cost of the port investments before the end of the year. ▶▶

Des délais tenus :
En fonction des résultats des différentes procédures en cours, et également en fonction des coûts d'investissement des ouvrages, les maîtres d'ouvrage pourront prendre la décision de réalisation comme prévu **en mars 2010** ■

Meeting the deadlines:
Depending on the results of the various procedures in progress, and also depending on the investment costs of the structures, the contracting authorities will be able to make the decision on implementation as planned ***in March 2010*** ■

Dunkerque Port, une ambition d'aménagement et de développement durable

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

Le trafic maritime progresse régulièrement avec des hausses liées essentiellement à la grande industrie dans un contexte de marchés internationaux très concurrentiels.

En 2008, l'Etat a lancé une réforme des ports français en créant les Grands Ports Maritimes. Les axes principaux de la réforme en matière d'aménagement concernent d'une part l'intégration des grandes opérations portuaires au sein du Grenelle de l'environnement et d'autre part la mise en place de plans d'aménagement pour un développement économique durable des territoires.

Un Projet stratégique ambitieux pour Dunkerque Port

Le Conseil de Surveillance de Dunkerque Port a approuvé en avril 2009 un plan stratégique de développement qui prévoit le doublement des investissements sur les cinq ans à venir venant confirmer les ambitions de l'Etat et un

▶▶

Dunkerque Port, an ambition of sustainable development and action

The Port of Dunkirk occupies 17 kilometres of sea frontage and covers an area of more than 7,000 hectares, 3,000 of which are still available for new economic activities.

Maritime traffic is growing steadily, with increases essentially due to major industry in a context of fierce competition on the international markets.

In 2008 the State launched a reform of the French ports, creating the «Grands Ports Maritimes» (Major Sea Ports). The main guidelines of the reform in the field of development concern, firstly, the integration of major port operations within the Grenelle environment law, and secondly the implementation of action plans for sustainable economic development of the territories.

An ambitious Strategic Plan for Dunkerque Port

In April 2009, the Board of Trustees of Dunkerque Port approved a strategic development plan which will mean a doubling of investments over the next five years, confirming the ambitions of the State and a provisional goal of approximately 70 million tonnes of traffic annually in the medium term.

▶▶

objectif prévisionnel de trafic annuel de l'ordre de 70 millions de tonnes à moyen terme.

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

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable lancé fin 2009 :

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

- un diagnostic présentant de façon claire et objective la situation de l'aménagement durable sur son territoire associant un atlas cartographique,

- L'identification des enjeux d'environnement et de développement durable et la définition des orientations fondamentales par le Conseil de Surveillance,

- L'esquisse des premières mesures opérationnelles et l'orientation des décisions sur les actions du plan stratégique dans le cadre d'une approche prospective,

- La déclinaison des orientations fondamentales du PA2D sur un projet complet sur lequel sera menée une analyse socio-économique conforme à la déclinaison des textes nationaux,

L'avis du Conseil de Surveillance et des tutelles pour l'adoption du PA2D par Dunkerque Port seront ensuite requis après une validation du document en Conseil National de la Protection de la Nature.

▶▶

368
millons d'€ d'investissements sur cinq ans

million euros investments during 5 years

Les priorités concernent principalement l'amélioration des accès nautiques du Port Ouest pour la réception des grands minéraliers et porte-conteneurs, l'extension des terminaux pour le développement des vracs, l'implantation d'un terminal méthanier, l'extension des entrepôts logistiques, le développement essentiel des accès ferroviaires à usage des terminaux mais également la construction du Bassin de la Baltique notamment pour les vracs de la sidérurgie locale et le développement des terminaux à conteneurs ■

Dunkerque Port's strategic plan also forms part of a policy of sustainable development and action, identifying the vocation of the various areas of the port and particularly those which may affect environmental protection.

Sustainable Development and Action Plan launched at the end of 2009:
In June 2009 the Port decided to adopt a sustainable development and action plan (PA2D) which will involve four successive stages:

• A diagnosis presenting, clearly and objectively, the situation of sustainable development on its territory, including a mapping atlas,

• Identification of the environmental and sustainable development issues at stake, and definition of the basic guidelines by the Board of Trustees,

• Drafting of the first operational measures and orientation of decisions on the actions of the strategic plan in the context of a prospective approach,

• Setting out the basic guidelines of the PA2D for a complete project which will undergo a socio-economic analysis in line with national directives.

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

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

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

Partner entities include the ▶▶

The main priorities are the improvement of shipping access channels in the Western Port for the accommodation of large ore carriers and container vessels, the extension of terminals for the development of bulk cargoes, the installation of the LNG terminal, the extension of logistics warehouses, the essential development of rail accesses used by the terminals, and the construction of the Baltic Dock, in particular for bulk cargoes of the local steel industry and the development of the container terminals ■

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

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

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

Calendrier de la démarche

Les inventaires faune flore et habitats sur l'ensemble du territoire portuaire sont achevés depuis décembre 2008 et font désormais l'objet d'une mise à jour pluriannuelle.
La réflexion en cours sur le schéma directeur du patrimoine naturel a permis de définir les enjeux environnementaux à croiser au plan d'aménagement projeté.
L'élaboration de l'atlas cartographique de l'état de l'aménagement et de l'environnement sur la circonscription du port est lancée.

La Plan d'aménagement et de développement durable démarrera en novembre 2009 sous l'impulsion du Conseil de Développement du Port ■

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

Thème 1 :
La lutte contre le changement climatique, l'énergie, l'industrie,

Thème 2 :
La dynamique urbaine, la gestion des eaux, la biodiversité, les milieux naturels et les paysages,

Thème 3 :
La prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires,

Thème 4 :
Les transports,

Thème 5 :
La gouvernance locale.

****

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

Topic 1:
Combating climate change, energy, industry,

Topic 2:
Urban dynamics, management of water, biodiversity, the natural environments and landscapes,

Topic 3:
Prevention of natural, technological and health risks,

Topic 4:
Transport,

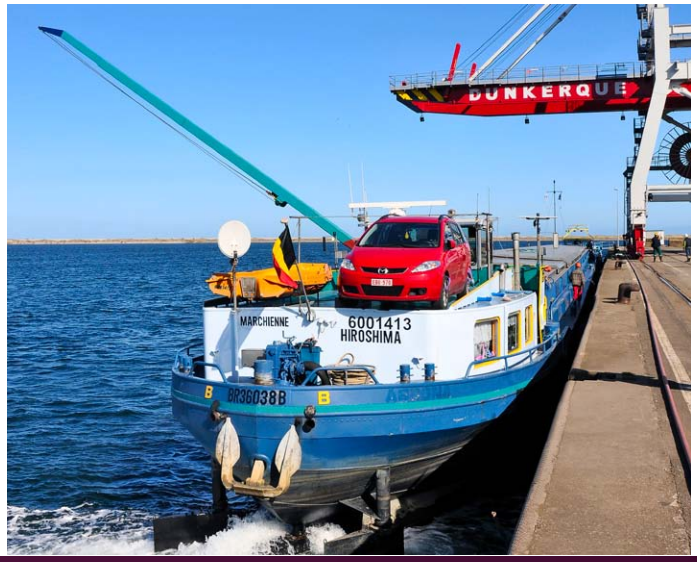
Topic 5:
Local governance.

Dunkirk Urban Community, the Nord General Council, the Coastal and Lakeside Protection Board (Conservatoire de l'Espace littoral et des rivages lacustres), the Bailleul National Botanical Conservatory, the Flanders-Dunkirk Regional Town Planning and Development Agency, the towns of the Dunkirk area, the Regional Department of the Environment, Development and Housing, and environmental protection associations.

The Plan's schedule

The inventories of the fauna, flora and habitats for the entire port territory were completed in December 2008 and will now be updated year by year. Current reflection on the Natural Heritage Master Plan has made it possible to define the environmental issues to be integrated into with the development plan.

Mapping of the environment and development situation within the port's area has begun. The Sustainable Development and Action Plan will begin in November 2009 under the impetus of the Port's Development Board. The main priorities are the improvement of shipping access channels in the Western Port for the accommodation of large ore carriers and container vessels, the extension of terminals for the development of bulk cargoes, the installation of the LNG terminal, the extension of logistics warehouses, the essential development of rail accesses used by the terminals, and the construction of the Baltic Dock, in particular for bulk cargoes of the local steel industry and the development of the container terminals ■



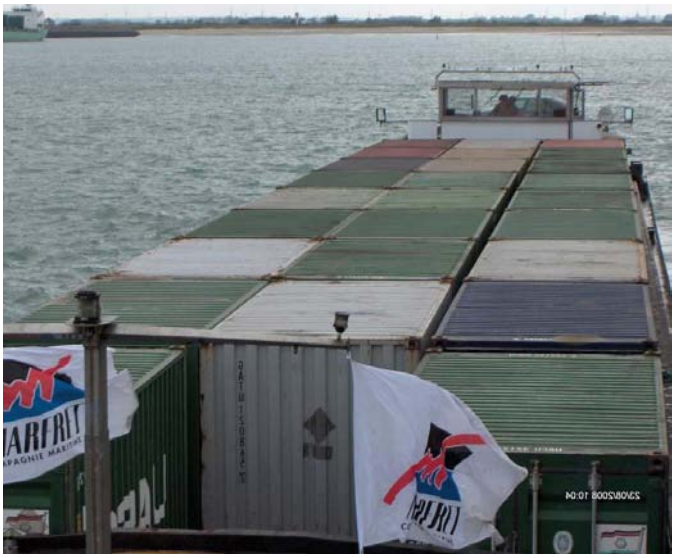
Le développement de FLUVIO-FEEDER à Dunkerque

Eric DUJARDIN est directeur d'agence de la société MARFRET, dont la filiale FLUVIO-FEEDER opère des services de transport fluvial de conteneurs depuis et vers Dunkerque.

Eric DUJARDIN
Directeur d'agence Marfret
Marfret Agency Director

Pouvez-vous nous rappeler les différentes étapes du développement de FLUVIO-FEEDER à Dunkerque ?

Nous avons débuté en juillet 2008 par la liaison Dunkerque / Lille / Anvers avec l'automoteur "MARFRET LA LYS" d'une capacité de 54 EVP que nous avons acheté. Puis, en avril 2009, nous avons ouvert la ligne Dunkerque / Lille / Dourges toujours avec la "MARFRET LA LYS" et nous avons affrété l'"AVANIUM" 32 EVP pour continuer à desservir Anvers.



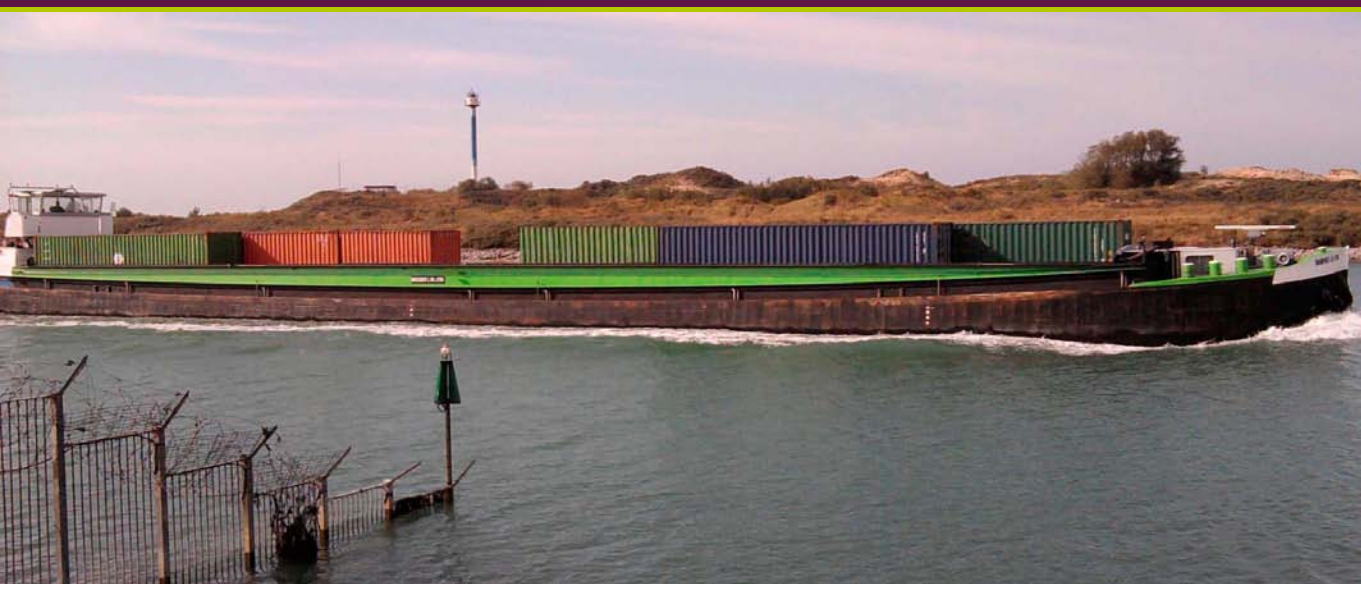
Sentez-vous aujourd'hui une demande accrue de la part de vos clients et propects pour des solutions de transport alternatives ?

Oui, c'est certain. La prise de conscience de l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement est manifeste dans les esprits, mais pas encore dans les actes. Le transport par voie fluviale représente un surcoût et donc un investissement. Certains clients ont déjà un pied dans le futur en utilisant dès aujourd'hui le mode fluvial.

Quels sont les principaux avantages liés à l'utilisation de vos services ?

Les avantages sont multiples. Ainsi, la «MARFRET LA LYS» représente à chaque trajet 54 camions en moins sur les routes, l'émission de CO^2 est divisée par 3. La proximité des entrepôts des ports fluviaux permet une gestion plus souple des approvisionnements. Les facilités douanières sont indéniables par la Procédure Fluvio Maritime (PFM) qui permet une mise à la consommation des marchandises 45 jours après l'arrivée du navire maritime, tout en évitant l'émission d'un T1 pour chaque conteneur ■

www.fluviofeeder.fr



Development of FLUVIO-FEEDER in Dunkirk

Eric DUJARDIN is the branch manager of MARFRET, whose subsidiary FLUVIO-FEEDER operates container transport services by inland waterway to and from Dunkirk.

Can you remind us of the various stages in the development of FLUVIO-FEEDER in Dunkirk?

We began in July 2008 with the Dunkirk-Lille-Antwerp link, when we purchased the self-propelled barge «MARFRET LA LYS», with a capacity of 54 TEU. Then, in April 2009, we opened the Dunkirk-Lille-Dourges line, still with the «MARFRET LA LYS», and we chartered the 32-TEU «AVANIUM» to continue serving Antwerp.

Do you feel, today, that there is a greater demand from your customers and prospects for alternative transport solutions?

Yes, definitely. People are clearly becoming more aware of the need to use more environmentally-friendly transport means, but this is not yet widely reflected in practice. Inland waterway transport is more expensive and so requires investment. Some customers are already looking to the future and using inland waterways.

What are the main advantages of using your services?

There are many advantages. Each journey of «MARFRET LA LYS» means 54 fewer trucks on the roads, with CO^2 emissions being one-third of what they would be otherwise. The proximity of the warehouses to the inland ports allows more flexible management of procurements. Customs formalities are unquestionably easier with the Inland Waterway and Maritime Procedure (PFM) which allows goods to be sold 45 days after the arrival of a seagoing vessel, and it is not necessary to issue a T1 document for each container ■

«54

camions en moins sur les routes

fewer trucks on the road»

Conférence annuelle COASTLINK

Les 24 et 25 septembre 2009 le Port de Dunkerque a accueilli, à la Chambre de Commerce et d'Industrie, la conférence annuelle COASTLINK. David CHESLIN, Président de COASTLINK, a livré ses impressions à l'issue des ces deux journées.

Coastlink

Pouvez-vous nous rappeler les objectifs de COASTLINK ?

COASTLINK s'est engagé à promouvoir un flux plus important de cargaisons conteneurisées sur les liaisons maritimes à courte distance. Nous concrétisons cet engagement en fournissant des opportunités de mises en réseaux aux entreprises qui constituent les éléments de la chaîne d'approvisionnement : transporteurs, transitaires, ports et terminaux, etc.

Nous nous différencions légèrement des bureaux de transport aidés par le gouvernement car nous nous focalisons davantage sur des solutions commerciales. Nous ciblons aussi tout le marché courte distance «européen» (incluant les ports baltes russes, l'Afrique du nord et la région méditerranéenne orientale/de la Mer Noire).

Vous venez d'organiser votre conférence à Dunkerque. Quel bilan en tirez-vous ?

Notre conférence annuelle 2009 à Dunkerque a été considérée par de nombreux délégués comme notre meilleur événement.
Ceci est dû en partie à la qualité des orateurs : la majorité des compagnies de transport maritime leaders ont participé à la conférence. Parmi les orateurs de premier plan, mentionnons Adrie VISBEEN, bien connu des milieux du transport du Port de Dunkerque pour son engagement dans DAILYFRESH, qui a argué que les conteneurs réfrigérés joueront un rôle encore accru dans le transport des produits frais, et Paul DEAN (IGGESUND) qui a expliqué comment les transporteurs pourraient coopérer pour résoudre des problèmes logistiques et produire des volumes de cargaison suffisamment critiques pour justifier de nouveaux services.

Comment voyez-vous l'avenir du Port de Dunkerque quant à l'activité du transport à courte distance ?

COASTLINK estime que le Port de Dunkerque a un excellent avenir dans le transport par conteneurs à courte distance, en particulier dans les secteurs où le transport de produits frais est important. Ce Port est en mesure d'offrir de bonnes connexions intermodales avec l'Europe du sud et de l'est. Nous sommes inévitablement un peu dans la situation «de l'œuf et de la poule» en ce sens que sans les volumes maritimes, on ne peut pas justifier des départs intermodaux fréquents vers un grand nombre de destinations - mais il faut aussi le support des opérateurs ferroviaires locaux ■

Coastlink est une association qui rassemble des compagnies œuvrant pour le transport maritime à courte distance pour le transport de conteneurs.

www.coastlink.co.uk

Annual COASTLINK conference

On 24 and 25 September 2009 the Port of Dunkirk hosted the annual COASTLINK conference at the Chamber of Commerce and Industry. COASTLINK's President David CHESLIN told us of his impressions at the end of the two-day conference.

Can you remind us of COASTLINK's goals?

COASTLINK is committed to promoting a larger flow of containerised cargoes on shortsea links. We implement this commitment by providing networking opportunities for companies which form the components of the supply chain: carriers, forwarding agents, ports and terminals, etc. We differ slightly from government-assisted transport offices because we focus more on commercial solutions. We also target the entire «European» shortsea market (including the Russian Baltic ports, North Africa and the Western Mediterranean/ Black Sea region).

You have just held your conference in Dunkirk. How do you think it went?

Many people attending felt that our 2009 annual conference in Dunkirk was our best event. This was partly due to the quality of the speakers: most leading maritime transport companies participated in the conference.

Among the top-level speakers I would mention Adrie VISBEEN, who is well known in transport circles in the Port of Dunkirk for his commitment in DAILYFRESH. He argued that reefers will play an even greater role in flows of fresh produce.

Paul DEAN of IGGESUND explained how carriers could cooperate to resolve logistics problems and produce cargo volumes that are critical enough to justify new services.

How do you see the future of the Port of Dunkirk in terms of shortsea transport?

At COASTLINK we feel that Dunkirk has an excellent future in shortsea container transport, particularly in sectors where the carriage of fresh produce is significant.

This Port is able to offer good inter-modal connections with Southern and Eastern Europe.
We are inevitably in a bit of a «chicken and egg» situation in that, without the maritime volumes, we cannot justify frequent inter-modal departures to many destinations, but we also need the support of local rail operators ■

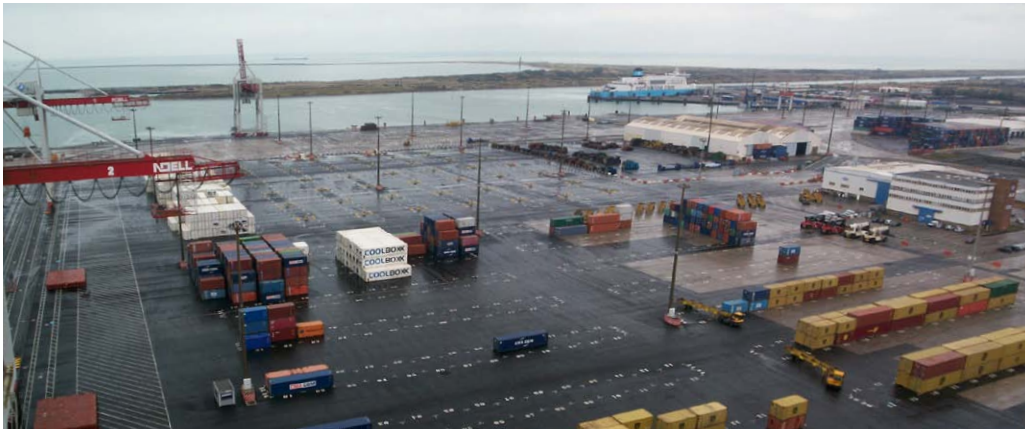
Coastlink is an association of companies working for shortsea container transport.

www.coastlink.co.uk

Les terre-pleins du quai de Flandre rénovés

La deuxième phase de travaux sur les terre-pleins du terminal à conteneurs NFTI est achevée. Quinze hectares de terre-pleins rénovés s'ajoutent désormais au seize hectares neufs livrés en octobre 2008.

Le réseau d'assainissement des eaux pluviales a été remis en état par la technique du chemisage à la résine, à l'intérieur des tuyaux. Trois séparateurs à hydrocarbures ont été posés. Les caniveaux de surface ont été remplacés. Enfin, deux couches d'enrobé bitumineux de 8 et 6 centimètres ont été appliquées après rabotage des anciennes couches fissurées. Certaines zones, encore en bon état, ne feront pas l'objet de travaux à court terme. Ainsi, NFTI exploite plus de quarante hectares au pied des cinq portiques du quai de Flandre ■



Renovation of Flanders Quay storage areas

The second phase of work on the NFTI container terminal's wharf storage areas has been completed. 15 hectares of renovated storage areas have been added to the 16 hectares of new storage areas delivered in October 2008.

The rainwater sewerage network has been repaired by the technique of placing a resin lining inside the pipes. Three oil separators have been installed. The surface gutters have been replaced. Finally, two layers of bituminous surfacing, 8 and 6 centimetres thick, have been applied after the removal of the old, cracked layers. Some areas, which are still in good condition, will not be repaired in the short term. NFTI now operates more than 40 hectares below the five gantries of the Flanders Quay ■

Transbordement maritime militaire au Port Ouest

Les 1er et 2 octobre 2009, quelque 150 conteneurs et ensembles modulaires 20 pieds, ainsi qu'une trentaine de véhicules militaires ont été embarqués au Port Ouest de Dunkerque, à bord du navire roulier «MN EIDER», à destination de Solenzara (Corse), après une escale à Bastia.

Ce transbordement maritime, effectué par une cinquantaine de militaires venant de Douai et la Rochelle, constituait la première phase logistique de l'exercice "command and control national exercice 2009" (C2 NATEX 2009). Dunkerque a été choisi pour servir de port d'embarquement en raison de sa proximité géographique de Douai où sont stockés les véhicules et matériels utilisés dans le cadre de cet exercice.

C2 NATEX 2009 constitue un exercice majeur pour les armées françaises. Conduit et mis en œuvre par l'état major interarmées de force et d'entraînement (EMIA FE - Creil) dans le cadre de la politique générale d'entraînement de la chaîne de commandement nationale, il a pour objectif de mettre en œuvre un poste de commandement interarmées ainsi que trois états-majors tactiques. Durant la dernière quinzaine de novembre, la direction de cet exercice, implantée pour l'occasion sur la Base aérienne 126 (BA 126 - Solenzara), testera l'interopérabilité des trois armées (Terre, Air et Marine nationale) dans le cadre d'une projection sur un théâtre d'opération extérieure. C2 NATEX 2009 réunira plus de 1 300 militaires aussi bien sur terre, sur mer que dans les airs du 16 novembre au 4 décembre 2009 ■

Military transhipment in the Western Port

On 1 and 2 October 2009, some 150 twenty-foot containers and modular units, as well as 30 military vehicles, were loaded on board the RORO vessel «MN EIDER» in the Western Port of Dunkirk, bound for Solenzara in Corsica, after a call at Bastia.

This transhipment, which was carried out by 50 military personnel from Douai and La Rochelle, was the first logistics phase of the «2009 National Command and Control Exercise» (C2 NATEX 2009). Dunkirk was chosen as the loading port because of its geographic proximity to Douai, where the vehicles and equipment used in the exercise are stored.

C2 NATEX 2009 is a major exercise for the French armed forces. Conducted and implemented by the joint force and training headquarters (EMIA FE – Creil) in the context of the general training policy of the national chain of command, its purpose is to put in place a joint command post as well as three tactical headquarters. During the second half of November the unit in charge of this exercise, installed for the occasion at Air Base 126 (BA 126 – Solenzara), will test the interoperability of the three armed forces – the Army, the Air Force and the Navy – in a simulation in an external theatre of operations. C2 NATEX 2009 will involve more than 1,300 military personnel on land, on sea and in the air, between 16 November and 4 December 2009 ■

Un nouveau président au Conseil de Bien être des Gens de Mer

PHILIPPE BERTONÈCHE

Président du Conseil de Bien être des Gens de Mer
Chairman of the Seafarers' Welfare Council

Quels sont les objectifs du Conseil de Bien être des Gens de Mer ?

Le Conseil de Bien Être des Gens de Mer a, de par ses statuts, pour objet de :

- coordonner, fédérer et optimiser l'action des différentes organisations d'accueil des marins existant dans le port,
- rechercher et redistribuer des financements afin d'améliorer l'information, l'accueil et l'aide aux marins de passage dans le port, quels que soient leur nationalité, race, couleur, sexe, religion, opinion politique ou origine sociale et quel que soit le pavillon de leur navire.

La problématique actuelle est liée au ralentissement des activités portuaires dû à la crise internationale, ce ralentissement entraînant moins d'escales de navires donc moins de recettes pour le Conseil de Bien Être alors que les frais fixes des foyers restent à couvrir.

J'ai été élu Président du Conseil de Bien Être après le décès du regretté Noël JUHERE qui en était le Président ■

A new Chair of the Safarer's Welfare Council

What is the purpose of the Seafarer's Welfare Council ?

The purpose of the Seafarers' Welfare Council, as set out in its articles of association, is:

- *to coordinate, federate and optimise the actions of the various seafarers' service organisations in the port,*
- *to identify, secure and redistribute funding in order to improve information, service and assistance to seafarers passing through the port, regardless of nationality, race, colour, gender, religion, political opinion or social origin, and whatever the flag flown by their ship.*

The present problem is related to the slowdown of port activities as a result of the international crisis. This slowdown means fewer ships' calls, and therefore less income for the Welfare Council, while the fixed costs of the hospitality centres still have to be covered.

I was elected Chair of the Welfare Council after the death of its former Chair, our much missed colleague Noël JUHERE ■

Un nouveau Centre Directionnel au Port Ouest (CDO)

Opérationnel depuis le 7 septembre 2009 , ce Centre a pour mission de faciliter la prise en charge administrative des camions avant le retrait des conteneurs (import) ou avant leur livraison au Terminal (export). Le CDO s'appuie sur l'autre outil de facilitation qu'est GEMINI, système informatique portuaire reliant l'ensemble des intervenants - dont la Douane - pour accélérer le passage portuaire de la marchandise ■

Union Maritime et Commerciale (UMC)
GECOM Dunkerque

44-46 rue du Leughenaer
BP 3131
59377 Dunkerque Cedex 1
e-mail : umc@umcdk.com
Tél / Phone : +33 (0)3 28 59 07 65

New Directional Centre in the Western Port

The purpose of this Centre, which has been operational since 7 September 2009, is to facilitate the administrative procedures for trucks before the removal of containers (at import) or their delivery to the terminal (at export). The CDO uses the other facilitation tool, the port's IT system Gemini, which links all those involved – including Customs – to ensure faster transit of goods through the port ■

Visite de M. BUSSEREAU

Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'État chargé des Transports auprès du Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, s'est déplacé à Dunkerque, le 20 juillet dernier. Il a visité le port, en présence notamment de Jean-Luc VIALLA, Président du Conseil de Surveillance de Dunkerque Port et de Martine BONNY. Le déplacement avait lieu à l'occasion de l'inauguration du Pont de Coppenaxfort ■

Visit by Dominique BUSSEREAU

Dominique BUSSEREAU, State Secretary for Transport to the Ministry of State, Minister of Ecology, Energy, Sustainable Development and the Sea in charge of Green Technologies and Climate Negotiations, came to Dunkirk on 20 July 2009. He visited the port accompanied by Jean-Luc VIALLA, Chair of Dunkerque Port's Board of Trustees, and Martine BONNY. The visit was at the occasion of the opening of the Coppenaxfort Bridge ■

Première escale du MS PRINCESS

Mardi 22 septembre avait lieu, à Dunkerque, une cérémonie marquant la première escale du paquebot de croisière fluviale le MS PRINCESS. En présence des représentants du Comité Régional de Tourisme du Nord/Pas-de-Calais, de l'Office de Tourisme de Dunkerque, de la Ville de Dunkerque, des Voies navigables de France et de Dunkerque Port, le Commandant du MS PRINCESS s'est vu remettre la médaille de la Ville. Ce paquebot de 80 m de long, pouvant accueillir 100 passagers, entamait une série de six croisières fluviales de quatre jours dans le Nord/Pas-de-Calais, agrémentées de visites touristiques ■

First call of MS PRINCESS

On Tuesday 22 September a ceremony was held in Dunkirk to mark the first call of the river cruise ship MS PRINCESS. The Master of MS PRINCESS was given the medal of the City, in the presence of representatives from the Nord/Pas-de-Calais Regional Tourist Committee, Dunkirk Tourist Office, the City of Dunkirk, French Inland Waterways and Dunkerque Port. The 80-metre-long liner can accommodate 100 passengers and was beginning a series of six river cruises lasting for four days in the Nord/Pas-de-Calais region, with tourist visits planned along the way ■

Le Port de Shanghai en visite à Dunkerque Port

Une délégation du Port de Shanghai a visité le Port, le 11 septembre 2009. Emmené par le Directeur Recherche et Stratégie du Port de Shanghai, le groupe était composé du Directeur des affaires administratives de la zone portuaire de Yangshan, du Directeur Financier, du Directeur des terminaux portuaires et de la responsable des affaires juridiques. Cette rencontre avait pour objectif de resserrer les liens de Dunkerque Port avec la Chine et de développer les échanges commerciaux entre Shanghai et Dunkerque. Cette visite à Dunkerque faisait suite à la mission commerciale effectuée par le Port à Shanghai, en juin dernier. Une rencontre s'est également déroulée à la Communauté Urbaine le vendredi 11 septembre, en présence de Jo DAIRIN, vice-président en charge du Développement économique et des responsables des Universités de Dunkerque ■

The Port of Shanghai comes to Dunkerque Port

A delegation from the Port of Shanghai visited the Port on 11 September 2009. Led by the Research and Strategy Director of the Port of Shanghai, the group was composed of the Director of Administrative Affairs in Yangshan Port District, the Finance Director, the Port Terminals Director and the Legal Affairs Manager. The aim of this meeting was to strengthen Dunkerque Port's links with China and to develop trade between Shanghai and Dunkirk. This visit followed the commercial mission by the Port of Dunkirk to Shanghai, which took place last June. A meeting was also held at the Urban Community on Friday 11 September, in the presence of Jo DAIRIN, Vice-President in charge of Economic Development, and leading figures from the Universities of Dunkirk. ■

Trophée de golf

Le 14ème Trophée de Golf du Port de Dunkerque, qui s'est déroulé au Golf du Fort Vallières le 26 septembre dernier, a connu un réel succès. Cette année, plus de 50 amateurs se sont affrontés de façon amicale.

Le Trophée a été remporté par MM TESSE (CDF ENERGIE) et DABAN (NYK) pour le classement brut et par MM DEVULDER (CCI de Calais) et DAMITIO (Club) pour le classement net ■

Golf trophy

The Port of Dunkirk's 14th Golf Trophy took place at the Fort Vallières Golf Course on 26 September 2009. It was a resounding success, with more than 50 enthusiasts participating in this year's friendly contest.

The Trophy was won by Mr TESSE (CDF ENERGIE) and Mr DABAN (NYK) in the gross ranking, and by Mr DEVULDER (Calais CCI) and Mr DAMITIO (Club) in the net ranking ■

La médaille du Port pour Jean-Marc UHRWEILLER

Le 8 septembre 2009 , Daniel DESCHODT, Directeur Commercial de Dunkerque Port, a remis la médaille du Port de Dunkerque à Jean-Marc UHRWEILLER, Directeur Commercial du Port Autonome de Strasbourg (PAS). Après avoir passé plusieurs décennies à la tête de la Direction Commerciale du PAS, Jean-Marc UHRWEILLER fera dans quelques mois valoir ses droits à la retraite. La Direction Commerciale de Dunkerque Port a souhaité honorer cette figure alsacienne connue dans le monde du transport et de la logistique pour sa générosité et son professionnalisme et qui a oeuvré pendant de nombreuses années au développement du Port de Strasbourg et aussi au maintien des excellentes relations commerciales entre les ports de Dunkerque et Strasbourg ■

Jean-Marc Uhrweiller awarded the Port's medal

On 8 September 2009 Daniel DESCHODT, Sales Director of Dunkerque Port, awarded the medal of the Port of Dunkirk to Jean-Marc UHRWEILLER, Sales Director of Strasbourg Port Authority (PAS). Jean-Marc UHRWEILLER will be taking his retirement in a few months, after several decades at the head of Strasbourg Port's Sales Division. The Sales Division of Dunkerque Port wished to honour this man of Alsace who is renowned in the world of transport and logistics for his generosity and professionalism, and who has worked for many years to develop the Port of Strasbourg and to maintain the excellent commercial relations between the ports of Dunkirk and Strasbourg ■

Salon Just in Log

Le 22 septembre 2009, Dunkerque Port était représenté au salon logistique regional Just In Log qui se tenait sur la plate-forme logistique Delta 3, à Dourges. Organisé par la CCI de Lens cet événement se déplacera chaque année dans une ville différente : Dunkerque est choisie pour 2012 ■

Just in Log Show

On 22 September 2009 Dunkerque Port was represented at the regional logistics show Just In Log, which was held at the Delta 3 logistics platform in Dourges. Organised by Lens Chamber of Commerce and Industry, this event will take place in a different city each year: Dunkirk has been chosen for 2012 ■

www.dunkerquepromotion.org

Francis LEROUX,
Directeur d'Europipe
Director of Europipe
Dunkerque

EUROPIPE

« Se trouver sur un site portuaire permet de réduire les coûts logistiques d'expédition vers nos clients de la Mer du Nord, ou de livrer des projets plus lointains. Nous disposons à Dunkerque des compétences humaines nécessaires dans un bassin industriel de tradition et de savoir-faire, tout particulièrement dans le travail du métal. L'ensemble de la filière à Dunkerque permet la réalisation de projets de grande technicité, de la tôle jusqu'au revêtement. »

EUROPIPE

"Being located in a port site enables us to reduce the logistic costs of shipment to our North Sea customers, and to deliver projects further afield. In Dunkirk we have the human resources and skills needed in an industrial region with tradition and know-how, particularly in metal processing. Having the entire sector in Dunkirk allows the achievement of high-tech projects, from sheet metal to coatings."

DUNKERQUE va vous surprendre !
DUNKERQUE will surprise you!

DUNKERQUE PROMOTION
MADE IN DUNKERQUE®
ECONOMIC DEVELOPMENT AGENCY

Pour tout savoir sur les atouts de Dunkerque et sa région
Appelez le +33 (0)3 28 22 64 40
E-mail : dkpromotion@dunkerquepromotion.org

To have further information
Call +33 (0)3 28 22 64 40
E-mail : dkpromotion@dunkerquepromotion.org