
Annexe A – Liens des plans directeurs des ports et sélection de statistiques françaises

Plans directeurs : liens.

Dover – Planning for the next generation, Dover Harbour Board, 2006:

http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/first%20round%20consultation.pdf

Plymouth – Port of Plymouth Evidence Base Study, Atkins, 2010:

http://www.plymouth.gov.uk/port_of_plymouth_final_report_volume1.pdf

Shoreham - Shoreham Port Masterplan, Shoreham Port, 2010:

<http://www.shoreham-port.co.uk/Masterplan>

Southampton – ABP Port of Southampton Master Plan 2009-2030:

http://www.hythe-hants.org.uk/PDF_Files/ABP_Master_Plan_2009.pdf

DOSSIER DE PRESSE



2011

ACTIVITÉ 2010

 **DUNKERQUE**
PORT



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

1

SOMMAIRE

- 1 Sommaire
- 2 Communiqué de presse TRAFIC 2010
- 3 Statistiques 2010
- 4 Investissements 2011
- 5 Validation du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel
- 6 Caractéristiques du Port
- 7 Rendez-vous 2011
- 8 Faits marquants et temps forts 2010

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

2

COMMUNIQUÉ

Trafic 2010 : 42,7 MT (-5,1%)

L'année 2010 se termine sur un résultat satisfaisant compte tenu du contexte et de la conjoncture économique.

Il n'y a plus de réception de pétrole brut depuis l'arrêt du raffinage sur le site TOTAL. Le trafic de produits pétroliers raffinés a subi en 2010 l'absence de flux de la raffinerie TOTAL et les arrêts techniques programmés pour maintenance de SRD et de Polimeri Europa.

Pour 2010, **le trafic de raffinés se situe en recul de 36% avec 4,5 MT.** Le trafic a été soutenu sur le **Terminal Rubis qui augmente son activité de 1 MT (+60%) avec un tonnage de 2,6 MT.** Les autres vracs liquides sont en repli de 11% avec 1,15 MT. **Les vracs liquides sont globalement en retrait de 55% à 5,6 MT. Le trafic de minerais et de charbon se situe respectivement en progression de 45% (11,3 MT) et de 9% (6,5 MT)** malgré l'arrêt du HF2 (Haut Fourneau N°2) et la réduction de la production d'ArcelorMittal lors du second semestre. **Les céréales réalisent une grande année en apparaissant en hausse de 64% avec 1,7 MT. Les « petits » vracs solides retrouvent de la vigueur après la crise de 2009 en étant en progression de 25% pour un tonnage de 3,2 MT. Les vracs solides sont globalement en progression de 31% à 22,7 MT. Les marchandises diverses sont en baisse de 5% à 14,4 MT.** Le trafic fret roulier (481 000 véhicules fret, -13%) se tasse (en raison d'une part de la conjoncture en Grande-Bretagne et d'autre part de la concurrence à laquelle se livrent les compagnies de ferries et le Tunnel) mais les passagers et le tourisme (2 532 000 passagers (+5%) pour 858 000 voitures de tourisme (+6%)) restent bien orientés. **Le trafic roulier global est en baisse de 10% à 11,2 MT.** Les conteneurs sont en baisse de 6% avec 200 300 EVPs* (par contre, les conteneurs pleins sont en hausse de 1% à 121 000 EVPs* pleins) ■

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>

*EVP : Équivalent Vingt Pieds : en anglais TEU ou Twenty Equivalent Unit. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

3

STATISTIQUES 2010

(en milliers de tonnes)

	2010			2009			Variation		
	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie	Total	Entrée	Sortie	Total
Trafic Global	29 012	13 702	42 714	30 255	14 768	45 023	-4%	-7%	-5,1%
Hydrocarbures	3 743	728	4 471	8 324	2 799	11 123	-55%	-74%	-60%
<i>dont brut</i>	0	0	0	4 123	0	4 123	-100%		-100%
<i>dont raffiné</i>	3 743	728	4 471	4 201	2 799	7 000	-11%	-74%	-36%
Autres liquides	734	423	1 157	812	487	1 299	-10%	-13%	-11%
Total Vrac Liquides	4 477	1 151	5 628	9 136	3 286	12 422	-51%	-65%	-55%
Minerais	11 078	186	11 264	7 684	100	7 784	44%	86%	45%
Charbon	5 409	1 063	6 472	5 053	905	5 958	7%	17%	9%
Céréales	26	1 659	1 685	0	1 025	1 025		62%	64%
Autres solides	1 547	1 701	3 248	1 543	1 059	2 602	0%	61%	25%
Total Vrac solides	18 060	4 609	22 669	14 280	3 089	17 369	26%	49%	31%
Total Marchandises diverses	6 475	7 942	14 417	6 839	8 393	15 232	-5%	-5%	-5%
<i>dont trafic roulier</i>	5 227	5 990	11 217	5 712	6 724	12 436	-8%	-11%	-10%
<i>dont conteneurs (TEU)</i>	98 500	101 800	200 300	105 148	106 849	211 997	-6%	-5%	-6%
<i>yc conteneurs pleins (EVPs)</i>	65 800	55 000	120 800	65 254	54 549	119 803	1%	1%	1%

DUNKERQUE
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

4

INVESTISSEMENTS 2011

Bilan provisoire 2010

Évalué initialement à 46,357 M€, car élaboré avec une hypothèse optimiste quant au lancement des travaux du terminal méthanier, **le budget d'investissements de 2010 a été revu à la baisse à 27,726 M€.**

Les principaux investissements retenus se répartissent comme suit dans les différents axes du projet stratégique :

- à **1 M€ pour des projets « Conteneurs et Logistique »** (finitions du Terminal à conteneurs et signalisation directionnelle numérique) ;
- à **8,7 M€ pour des projets « Energie et Vrac »** (fin des études et travaux préparatoires du terminal méthanier, prolongement du Terminal Multi Vrac, lancement des travaux de l'extention SGD) ;
- à **1,9 M€ pour des projets ferroviaires** ;
- à **0,5 M€ pour des projets routiers** ;
- à **2,8 M€ pour l'amélioration de la desserte routière du Port Ouest** ;
- à **10,3 M€ pour le maintien en état du patrimoine bâti et foncier** ;
- à **1,8 M€ pour des équipements divers** (téléphonie, informatique, matériel de bureaux, etc.) ;
- à **0,7 M€ pour le secteur des voies navigables.**

Globalement, **le taux de réalisation du programme d'investissements de 2010 devrait se situer autour de 80%** (donnée provisoire).

En ce qui concerne le financement des investissements, le soutien accordé à Dunkerque-Port en 2010 vient essentiellement de l'Etat (près de 4M€ versés), de l'Union Européenne (0,5 M€ versés au titre des RTE-T), et de la Communauté Urbaine de Dunkerque (0,65 M€ versés).

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

4

INVESTISSEMENTS 2011

Programme 2011

Le programme d'investissements de Dunkerque-Port, en 2011, s'élèvera à 61,4 M€. Déclinées selon les axes du projet stratégique, les dépenses d'investissements se ventilent comme suit :

- **Conteneurs et logistique** : sur un montant de 2,1 M€, les opérations portent sur les études des terminaux des bassins de la Baltique et du Pacifique pour 1,4 M€, l'amélioration des accès nautiques du Port Ouest pour les grands porte-conteneurs (0,26 M€) et sur l'achèvement de la mise en œuvre de la nouvelle signalisation directionnelle numérique (0,4 M€).
- **Energie et vracs** : 43,2 M€ de travaux sont prévus en 2011, soit pratiquement 70% du programme d'investissements global. Le démarrage de la première phase des travaux du Terminal Méthanier est budgété à hauteur de 35 M€, tandis que les investissements relatifs aux travaux du Terminal Multivrats et de l'extension des terre-pleins du Terminal SGD s'élèvent à 8 M€.
- **Dessertes ferroviaires** : les dépenses liées au ferroviaire représentent 3,9 M€ d'investissements dont 2 M€ pour l'allongement et l'électrification du faisceau de Loon, 0,5 M€ au titre du Barreau de Saint Georges (paysagement et électrification), 0,7 M€ pour finaliser les études d'amélioration des dessertes ferroviaires, 0,7 M€ au titre de la création d'Installations Terminales Embranchées (ITE) et de la séparation des périmètres RFF et Dunkerque-Port.

Par ailleurs, d'autres travaux portent sur l'aménagement des Terminaux rouliers du Port Ouest (1,5 M€), la poursuite du chantier de desserte routière du Port Ouest (4 M€), la valorisation des sédiments de dragage non immergeables, et sur des actions visant au maintien en état du patrimoine, ciblées principalement sur les écluses et la mise aux normes du bâti et de l'assainissement pluvial. Le soutien financier de l'Etat reste prépondérant, avec des prévisions de versement de l'ordre de 20 M€, tandis que le soutien attendu de l'Union Européenne est évalué en versements à près de 4 M€ (0,9 M€ des RTE-T et 3 M€ de FEDER) ■

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

5

MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL (SDPN)

Compte tenu de la superficie très importante de son territoire portuaire (7 000 hectares) et de sa circonscription maritime (38 000 hectares), Dunkerque-Port est le premier gestionnaire d'espaces de la Région Nord-Pas de Calais. Dans un contexte de prise en compte croissante de la biodiversité, ce rôle lui confère une responsabilité particulière. Compte tenu des enjeux potentiels de conservation de la biodiversité en milieu littoral, Dunkerque-Port s'est doté d'un document d'orientation à long terme pour rendre compatibles le développement économique du territoire et le patrimoine naturel local.

Le contexte global de la démarche

Dunkerque-Port possède une importante réserve foncière. En effet, plus de **3 000 hectares de zones aménageables sont disponibles dans la Zone Industriale-Portuaire.** Cette disponibilité de terrains constitue un atout considérable pour les futurs développements portuaires en Europe.

Toutefois, dans une société contemporaine où l'environnement et la biodiversité ont pris, à juste titre, une place prépondérante, Dunkerque-Port a dû réviser sa politique d'aménagement spatial.

Dans le cadre de la mise en place progressive d'une politique environnementale globale et transversale (qui est en train de se concrétiser au travers de son Plan d'Aménagement et de Développement Durable – PA2D), Dunkerque-Port s'est doté d'un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN).

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

5

MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL (SDPN)

La connaissance de la biodiversité du Port de Dunkerque

Conscient des enjeux liés à la préservation de la diversité biologique locale et face aux lacunes des connaissances, **Dunkerque-Port a réalisé, pour la première fois, un inventaire le plus complet possible du patrimoine naturel de son territoire.** Ainsi, la faune, la flore et les habitats naturels du territoire portuaire ont enfin été identifiés, recensés, cartographiés et évalués à leur juste valeur. De cette façon, le Port connaît son patrimoine naturel et peut en faire bénéficier les services de l'État compétents et les associations de protection de la nature.

Le croisement des enjeux d'aménagement et du patrimoine naturel

Sur cette base scientifique irremplaçable, Dunkerque-Port a voulu aller plus loin et se doter d'un véritable outil de pilotage de la gestion de cette biodiversité. En effet, la vocation de Dunkerque-Port étant avant tout de promouvoir le développement socio-économique local, il se devait d'avoir un outil stratégique qui lui permette de mener à bien ses missions fondamentales d'aménagement et de développement, tout en valorisant une part d'espaces dédiés au patrimoine naturel. **Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) est donc le document d'orientation de Dunkerque-Port pour la prise en compte des milieux naturels dans sa politique d'aménagement au cours des prochaines années.**

La définition des objectifs du SDPN

Le Schéma Directeur vise à prendre en compte la richesse patrimoniale existante, à estimer les impacts du plan d'aménagement du port à long terme sur la biodiversité et à élaborer une stratégie afin de valoriser de

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

5

MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL (SDPN)

manière optimale sur le moyen et le long terme le patrimoine naturel sur le territoire portuaire. Le SDPN n'a pas vocation à établir une étude d'impact du projet d'aménagement à long terme du territoire portuaire. Toutefois, le Schéma Directeur ainsi construit guidera chaque projet au travers de sa démarche.

De façon à rendre compatibles activités économiques et fonctionnalités écologiques, le SDPN fixe six objectifs :

- **Conserver le patrimoine naturel dans les noyaux de biodiversité,**
- **Restaurer les milieux naturels,**
- **Renforcer les fonctionnalités et les connexions écologiques,**
- **Mettre en place les principes d'évitement et d'atténuation des impacts des projets de développement portuaires,**
- **Développer et partager la connaissance,**
- **Intégrer le SDPN dans un contexte plus large.**

Pour atteindre ces objectifs, le SDPN propose en particulier des mesures conservatoires et des actions de génie écologique permettant de restaurer ou de créer une richesse biologique optimisée à l'échelle du territoire. La vision du territoire portuaire, tant sur le plan économique que sur le plan écologique, ne peut pas être figée : il sera nécessaire de réviser le SDPN tous les cinq ans de façon à intégrer les évolutions.

Le calendrier du SDPN

Le SDPN a, tout d'abord, été validé sur le plan scientifique à deux reprises par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) en mars et en mai 2010. La démarche initiée par le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel a ensuite été jugée conforme aux enjeux de

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

5

MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL (SDPN)

développement économique du territoire portuaire par le Conseil de Développement le 29 septembre 2010, puis approuvée par le Conseil de Surveillance le 8 octobre 2010.

Une fois celui-ci validé par l'autorité environnementale nationale compétente (le Conseil National de Protection de la Nature) début 2011, **le SDPN sera décliné en actions opérationnelles** (éviter, plans de gestion, génie écologique, etc.) et deviendra l'ossature sur laquelle viendront se greffer toutes les mesures concrètes de conservation et de restauration de la biodiversité dans le cadre des aménagements portuaires.

Le SDPN constitue ainsi la volonté affichée de la politique de gestion de la biodiversité que Dunkerque-Port va traduire dans ses aménagements et sa gestion future.

La partie maritime du territoire portuaire

La partie maritime du territoire du Port va également être abordée au travers d'une démarche spécifique. En effet, la circonscription maritime est partiellement intégrée dans les périmètres des deux sites Natura 2000 « Bancs de Flandres » désignés par l'État français pour répondre à la Directive Habitats CE 92/43 et à la Directive Oiseaux CE 79/409. L'établissement de l'état de conservation de ces sites, de l'analyse croisée des enjeux socio-économiques et environnementaux, ainsi que la définition des mesures d'aménagement feront l'objet de documents de gestion (les Documents d'Objectifs ou DOCOB). Dunkerque-Port a été désigné opérateur principal de la réalisation de ces DOCOB et de l'animation de la démarche en partenariat avec le Comité Régional des Pêches (CRPMEM) ■

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

6

CARACTÉRISTIQUES DU PORT

Troisième port de France par le trafic global

Grand port français de la Mer du Nord

Trafic 2010 : 42,7 millions de tonnes (-5,1%)

Premier port français d'importation de minerais et de charbon

Premier port français d'importation des fruits en conteneurs

Second port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne

▪ Deux sites portuaires sur 17 kilomètres de rivage, en front de mer et sans estuaire :

- **Le Port Est**, derrière écluses, accessible aux navires avec une cargaison de 130.000 T, soit 14,20 mètres de tirant d'eau.
- **Le Port Ouest**, port à marée réalisé dans les années 70, accessible aux navires de 300 000 T de port en lourd à pleine charge, soit 20,50 mètres de tirant d'eau, ouvert sans contrainte d'heure, d'écluse ou de marée, permettant des escales très courtes et situé à 90 minutes de navigation de la route maritime du Détroit du Pas-de-Calais.

▪ Une situation géographique avantageuse, face à la Grande-Bretagne, au contact du Benelux et du Nord Ouest européen industriel et agricole. Premier grand port multi-spécialiste à proximité (25 km) du Tunnel sous la Manche.

▪ Des liaisons intérieures de qualité :

- **Accès direct depuis le port au réseau autoroutier européen** via les autoroutes A25 et A16.
- **Premier port ferroviaire français** (part modale ferroviaire supérieure à 50%).

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

6

CARACTÉRISTIQUES DU PORT

- **Canal à grand gabarit avec le Nord/Pas de Calais** (3 600 T) prolongé vers la Belgique et le Rhin (1 350 T) et le Bassin Parisien (600 T). Services de barges porte-conteneurs sur Dourges et Lille.

▪ Port polyvalent, Dunkerque propose de nombreux quais et terminaux spécialisés :

- Pour les vracs liquides (5,6 MT en 2010) :

- Port Ouest : Appontement Pétrolier des Flandres (navires jusqu'à 300 000 T à pleine charge).
- Port Est : Appontements divers (produits pétroliers et chimiques, gaz, vracs alimentaires ; navires jusqu'à 100 000 T).

- Pour les vracs solides (22,7 MT en 2010) :

- Port Ouest : Terminal à Pondéreux Ouest (Sea-Bulk), minerais et charbon, navires jusqu'à 180 000 T de port en lourd, trafic 2010 de 6,2 MT (+15%).
- Port Est : Quai ArcelorMittal desservant la sidérurgie locale ; trafic 2010 de 10,8 MT. Nombreux quais pour vracs divers importés et exportés (chaux, coke, ferrailles, minéraux....). Equipements céréaliers.

- Pour les marchandises diverses (14,4 MT en 2010) :

- Port Ouest : Terminal à conteneurs pour services océaniques et feeders. Terminal roulier équipé de passerelles pour les navires transbordeurs desservant notamment la Grande-Bretagne. Plus de 2,5 millions de passagers et chauffeurs et 481 000 camions et remorques en 2010. Zone logistique de 200 ha.
- Port Est : 16 km de quais pour les lignes régulières conventionnelles ou semi conteneurisées, la navigation au tramping, les terminaux spécialisés (sucre, sable, aciers, céréales, ciment...).

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)

6 556 navires sont entrés au port au cours de l'année 2010 ■



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

7

RENDEZ-VOUS 2011

- **Bourse aux Céréales**
15 avril 2011 à Dunkerque
- **Fruitlogistica (Allemagne)**
du 9 au 11 février 2011 à Berlin
- **Multimodal (UK)**
du 5 au 7 avril 2011 à Birmingham
- **Intermodal (Brésil)**
du 5 au 7 avril 2011 à Sao Paulo
- **Transport et Logistique (Allemagne)**
du 10 au 13 mai 2011 à Munich
- **Break Bulk (Belgique)**
du 17 au 19 mai 2011 à Anvers

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)



DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

■ **François SOULET de BRUGIÈRE**, Directeur Général de la Société de Recherche de Synergie (SRS) et vice-président du Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port, **a été élu à la Présidence de l'Union des Ports de France (UPF)**, fédération professionnelle regroupant les établissements gestionnaires de ports de commerce et de pêche.

■ **Le 31 mars 2010, Stéphane RAISON, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement de Dunkerque-Port, et Roger DURAND, Président de l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), ont signé deux conventions de collaboration.** L'une porte sur le financement d'une thèse consacrée à l'étude de la mise en mouvement des sables par le vent dans les zones dunaires de la façade littorale portuaire. La seconde permettra de mettre en place un partenariat de long terme (5 ans), afin de réaliser un suivi scientifique régulier des plages du Braek et du Clipon. Cet engagement mutuel signe la volonté forte pour Dunkerque-Port de s'orienter vers une meilleure gestion partagée de sa façade littorale en concertation avec des scientifiques d'un laboratoire universitaire et CNRS reconnu de la région Nord-Pas de Calais (Laboratoire d'Océanologie et de Géosciences). Il s'agit également pour Dunkerque-Port de s'engager dans une démarche de gestion qui mobilisera les services techniques du port et les scientifiques en prenant en compte les possibles impacts du changement climatique sur les littoraux.

■ Le projet stratégique du Port de Dunkerque approuvé le 3 avril 2009 traite de la politique d'aménagement et de développement durable du port et identifie les différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Les enjeux sont vastes puisque le port occupe 17 kilomètres de façade maritime et s'étend sur un espace de plus de 7000 hectares,

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

dont 3000 hectares restent potentiellement aménageables. Le projet stratégique du port met en avant **la réalisation d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D)**. Le Conseil de Surveillance a proposé que le Conseil de Développement assure l'élaboration du PA2D et soit l'interface entre les membres institutionnels et les acteurs techniques. Un groupe technique a été mis en place : il est composé de 17 membres dont des membres du Conseil de Développement, des représentants des services de l'Etat, des personnes qualifiées et des élus du Dunkerquois, de la Région et du Département. Les travaux ont été lancés en janvier 2010 et se dérouleront sur 2 ans.

■ **Jeudi 8 avril 2010, deux premiers autocars EUROLINES avec des passagers en provenance d'Europe de l'Est, ont embarqué sur le navire « MAERSK DOVER ».** Pour permettre la mise en place des différents contrôles des passagers avant embarquement (Police aux Frontières, Douanes Françaises et United Kingdom Border Agency), suivis de l'enregistrement, Dunkerque-Port a mis en place un bâtiment neuf et équipé, situé à l'entrée du terminal transmanche. Les autocars doivent se présenter à ces contrôles 75 mn avant l'embarquement ils sont contrôlés par des agents en amont du terminal. Ce trafic devrait être développé en prévision des Jeux Olympiques de Londres en 2012. A ce jour, le rythme est de 3 autocars quotidiens, en moyenne.

■ **Les travaux d'extension du terminal multivrac ont démarré dans le Bassin Maritime.** Cet investissement de 11 M€ consiste en la réalisation d'un quai de 280m avec 16m de tirant d'eau et d'un terre-plein de 3,5 ha. La mise en service est prévue fin 2011.

■ **Le comité de Pilotage du Contrat de Progrès 2009 - 2012 regroupant Dunkerque-Port, Voies navigables de France (VNF), le Syndicat Professionnel des Entreprises de Manutention (SPEM) et l'Union Maritime et Commerciale (UMC) s'est réuni le 22 avril 2010, à Dunkerque.** Les signataires du Contrat de Progrès ont fait un point sur les actions engagées pour promouvoir la voie d'eau depuis et vers le Port de Dunkerque et ont pu valider la progression des trafics opérés par le mode

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

fluvial (+ 26% entre 2006 et 2009). Les études de marché engagées ont mis en lumière l'intérêt de mettre en place une stratégie de communication commune afin de mieux faire connaître les atouts de la voie d'eau à Dunkerque auprès des différents acteurs concernés. Ces actions conjointes doivent conforter l'arrière-pensée fluviale de la place portuaire dunkerquoise en direction de Paris, de l'Est de la France, Charleroi, Liège, Duisbourg... Les partenaires ont pris connaissance de l'avancement de la pré-étude technique et financière portant sur le dégagement d'une hauteur libre de 7m sur le réseau à grand gabarit Dunkerque-Escaut.

- Nombre d'ouvrages concernés : 182, dont 108 ponts routiers et 28 ponts ferroviaires ;
- 140 ponts à reconstruire et 19 ponts à rehausser.

Contact presse :
Marie-Elizabeth BOGUCKI
Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11
Portable : +33 (0)6 07 13 33 42
e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>

■ **Le 26 mai 2010, au cours de l'Assemblée Générale du GIATEL Lorraine, à Pont-à-Mousson (Groupement Interprofessionnel des Activités du Transport et de la Logistique), Franz EHRLACHER, Président du GIATEL Lorraine et Daniel DESCHODT, Directeur Commercial de Dunkerque-Port, ont signé une Charte.** Par ce document, les deux signataires ont exprimé leur volonté de développer une dynamique conjointe et de promouvoir la complémentarité modale entre la région Lorraine et Dunkerque-Port, dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement. Il s'agit de la première adhésion d'un port maritime au GIATEL.

■ **Dunkerque-Port, les Directions des Douanes de Dunkerque et Lille, la Cité des Entreprises et le Club Logistique et Transport Nord-Pas de Calais ont signé une convention pour la mise en place d'une cellule d'assistance aux PME,** pour les aider à bénéficier notamment des mesures de report de paiement de la TVA à l'importation, des autres mesures de simplifications douanières et à mieux connaître les offres de services de transport maritime et terrestre du Port de Dunkerque et de la région Nord-Pas de Calais.





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>

■ **Dunkerque-Port a procédé à une refonte complète de sa signalisation de direction en vue d'améliorer son accessibilité.** La signalisation numérique utilisée dans d'autres pays européens et certains ports français est une réponse aux problèmes rencontrés dans le jalonnement d'une zone industrielle et portuaire comme celle de Dunkerque. Ce nouveau dispositif expérimental repose sur une numérotation de l'ensemble des sites portuaires. Le territoire du port a été divisé en 4 secteurs géographiques desservis par 4 échangeurs autoroutiers, auxquels ont été attribués des pavés numériques.

Pour assurer la cohérence globale de ce jalonnement, le projet a été mené en collaboration avec l'ensemble des gestionnaires routiers (Direction Interdépartementale des Routes, Conseil Général et Communauté Urbaine de Dunkerque), des partenaires locaux -dont la Poste de Dunkerque- afin d'établir un lien étroit entre le jalonnement et l'adressage. L'attribution de numéros à toutes les sociétés installées sur le port implique un changement d'adresse de celles-ci, afin de rendre opérationnel ce nouveau système. Les travaux de dépose et de repose de la signalisation ont débuté en septembre 2010 pour une mise en exploitation début 2011.

■ **La Direction Commerciale de Dunkerque-Port a participé aux 3^{ème} Rencontres annuelles des Importateurs et Expéditeurs de Fruits et Légumes**, qui se sont tenues **le 15 juin 2010**, à Paris. Cette journée a permis aux participants de débattre sur de nombreux thèmes, dont la coopération avec les Ports. Ce fut l'occasion pour Dunkerque-Port d'évoquer le développement du Short Sea Shipping, qui se présente aujourd'hui comme une véritable alternative à la route pour la filière, plus particulièrement sur les axes Maroc, Russie, en attendant l'Espagne.

■ **Après douze années de collaboration étroite entre la Guadeloupe et la Martinique pour le transport réfrigéré des bananes, Dunkerque-Port, le CNTPA-CSOPMI et l'Union des Groupements des Producteurs de Bananes de Guadeloupe & Martinique (UGPBAN) ont souhaité renforcer leur partenariat par la signa-**





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

ture d'une nouvelle Charte. Le document a été paraphé par Eric de LUCY, Président de l'UGPBAN, Martine BONNY, Présidente du Directoire de DUNKERQUE-PORT, Olivier TRETOUT de NFTI, en présence de Xavier EIGLIER, Directeur des Lignes Antilles Guyane CMA CGM et Michel DELEBARRE, président de la Communauté urbaine de Dunkerque.

Les bananes de Guadeloupe & Martinique sont des denrées hautement périssables et doivent faire l'objet d'une attention toute particulière, notamment en sécurisant l'approvisionnement vers les plates-formes de distribution. Cette Charte est donc le moyen d'assurer prioritairement l'accostage des navires transportant des cargaisons de bananes dans le cadre du Règlement pour l'exploitation des postes à quai publics. Elle permet également de mettre en œuvre les moyens disponibles aux opérations de déchargement des conteneurs de bananes et à leur positionnement aux portes des entrepôts logistiques.

■ Début juillet, Martine BONNY, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port et Daniel DESCHODT, Directeur commercial, ont accompagné une importante délégation de décideurs du Nord-Pas de Calais dans le cadre d'une mission économique à Shanghai. Le point d'orgue de ce déplacement a eu lieu le 9 juillet : **Dunkerque-Port a participé à un séminaire consacré aux ports, aux côtés des autorités du Port de Shanghai.**

Ce temps fort a été l'occasion pour les représentants de Dunkerque-Port, géographiquement situé dans la première région portuaire de l'Hexagone, de réaffirmer la vocation transocéanique du 3^{ème} port de France, également classé première gare de fret ferroviaire. Au cours de ce déplacement en Chine, Dunkerque-Port a signé une Charte de Coopération avec le Port de Shanghai, classé premier port mondial. Les deux parties souhaitent mettre en place un accord de partenariat permettant l'échange d'informations et d'opportunités dans le domaine du transport maritime, du transport ferroviaire, du transport fluvial, de la logistique, ainsi que dans le domaine industriel portuaire.

■ Le 11 octobre dernier, Dunkerque-Port célébrait la reprise du terminal à conteneurs NFTI (Nord France Terminal International). L'événement s'est déroulé en présence de Dominique BUSSEREAU,

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

Secrétaire d'Etat chargé des Transports, auprès du ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, Jacques R. SAADÉ, Président du Conseil d'Administration du Groupe CMA CGM, Michel DELEBARRE, ancien Ministre d'Etat, Député-Maire de Dunkerque, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, Jean-Luc VIALLA, Président du Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port, François SOULET de BRUGIERE, Vice-Président du Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port et Martine BONNY, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port. Depuis le 9 juillet 2010, ce terminal à conteneurs est géré par CMA CGM via sa filiale Terminal Link, nouvel actionnaire majoritaire. La participation du Groupe CMA CGM dans le Terminal est passée de 30 à 91 % grâce à l'acquisition des parts détenues jusqu'alors par APM Terminals. Dunkerque-Port reste actionnaire à hauteur de 9 %.

■ **Le 11 octobre dernier, la Communauté Urbaine et Dunkerque-Port ont signé une convention ayant pour objectif de renforcer la cohérence des politiques développées par les deux structures en faveur de l'aménagement, de l'attractivité et du développement durable du territoire.** Les enjeux sont multiples en termes d'urbanisme, de cadre de vie et d'activité économique. Michel DELEBARRE, Ancien Ministre d'Etat, Président de la Communauté Urbaine, et Martine BONNY, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port, se sont engagés, en présence de Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, à partager des objectifs communs visant à faire accéder le territoire au rang de véritable plate-forme logistique et commerciale et positionner la place dunkerquoise sur le marché des conteneurs et autres marchandises diverses, tout en confortant son pôle industriel et énergétique.

■ Avec l'arrêté ministériel du 4 mars 2008 qui consacre définitivement le transfert au port de Dunkerque de l'ensemble du réseau ferré portuaire, une nouvelle responsabilité imposait à Dunkerque-Port d'organiser la gestion de son réseau ferré. En décembre 2009, **le Conseil de Surveillance de Dunkerque-Port avait entériné le choix de la Société Groupe**

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

<http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813>





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

Eurotunnel (GET) comme prestataire du port pour la maintenance et l'exploitation des voies ferrées portuaires à partir de 2011. Pour ce faire, Dunkerque-Port et son prestataire, EUROPORTE SERVICES, filiale de GET, ont élaboré un Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) conforme au cadre fixé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF). En répondant strictement aux dispositions du Codes des ports maritimes, Dunkerque est devenu aujourd'hui le 1^{er} port de France gestionnaire de son infrastructure ferroviaire. L'exploitation de son réseau de voies ferrées portuaires est assurée par EUROPORTE SERVICES depuis le 21 décembre 2010. Martine BONNY, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port a officiellement signé le document autorisant EUROPORTE SERVICES à exploiter et à assurer la maintenance des infrastructures de Dunkerque-Port, en présence de Jacques GOUNON Président Directeur Général d'EUROTUNNEL et de Michel AYMERIC, Directeur Général de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.

■ Dans le cadre du développement de son activité avec Lesieur, DHL Supply Chain, spécialiste global des services logistiques à l'industrie et à la distribution, s'est installé à Loon-Plage. **Le 1^{er} octobre 2010, DHL Supply Chain a inauguré son nouveau centre de distribution de Loon-Plage.** Sur ce site, ouvert il y a deux ans dans l'enceinte de Dunkerque-Port par Foncière Europe Logistique, DHL loue un entrepôt de 11 500 m² (sur un ensemble disponible de 23 000 m²). Avec cet outil moderne et parfaitement adapté, DHL Supply Chain va, en premier lieu, maximiser la gestion de ses opérations logistiques et accompagner la croissance de son client Lesieur, avec lequel il vient de signer un contrat de 3 ans. Ce site se substitue à un entrepôt que DHL exploitait déjà à Lomme pour Lesieur depuis 10 ans. Le nouveau centre permet à DHL de mutualiser les entrepôts et les ressources, en regroupant en un seul lieu le stockage des produits de son client, jusqu'ici éclatés sur 3 unités différentes. Il a été prévu pour accueillir un flux annuel d'environ 185 000 palettes, 700 000 colis picking et 1 560 000 colis vrac conteneurs (CVC) grâce à une capacité de stockage de 12 500 palettes. L'objectif est de bénéficier de tous les

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

atouts offerts par le territoire. Le port de Dunkerque favorise l'optimisation des transports grâce aux solutions multimodales et à sa position géographique idéale. Au centre du triangle Bruxelles – Londres – Paris, Dunkerque est une plate-forme parfaite pour répondre efficacement aux challenges logistiques des distributeurs européens.

La position stratégique de DHL, situé à proximité du terminal à conteneurs du port de Dunkerque, lui permettra de développer de nouvelles activités, notamment l'exportation. La structure permettra d'accompagner l'accroissement sur 3 ans des volumes vers l'Angleterre, L'Allemagne, les pays scandinaves etc. DHL participera sans nul doute à la croissance du trafic conteneurisé. L'installation de ce nouveau site à Dunkerque offre une optimisation de l'organisation, qui a déjà favorisé l'embauche d'une vingtaine de personnes.

■ À l'initiative de l'association Transport Terrestre Promotion Northern France en charge du pôle de compétitivité mondial i-Trans pour le ferroviaire et les systèmes de transport innovants, Dunkerque-Port, la Communauté Urbaine de Dunkerque, le Conseil régional Nord-Pas-de-Calais, la société Eurotunnel, la Communauté d'Agglomération du Calais, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais, le Club Logistique et Transport Nord-Pas de Calais, le Pôle Euralogistic de Lens, les Universités du Littoral-Côte d'Opale et d'Artois ont signé, le 10 décembre dernier, **un protocole de partenariat pour la mise en place d'une plate-forme d'innovation pour le développement de la logistique et du transport massifié.**

Cette plate-forme d'innovation, basée à Dunkerque, a pour objectif de renforcer les capacités de pilotage et de réalisation de recherche et développement pour les transports massifiés et la logistique. Elle créera un observatoire des transports massifiés, organisera le lobbying du territoire auprès des instances européennes pour positionner les capacités transport et logistique de la région et ses connexions avec les corridors européens de transport de fret existants, et développera des capacités de montage de projets collaboratifs. Elle entretiendra les liens avec le Campus International sur la Sécurité et l'Intermodalité des Transports (CISIT) et les pôles de compétitivité partenaires : Pôle Industrie du Commerce (PICOM),

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque
Terre-Plein Guillain - BP 46534
59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)





DOSSIER DE PRESSE

2011

ACTIVITÉ 2010

8

FAITS MARQUANTS ET TEMPS FORTS 2010

Pôle Logistique Seine Normandie NOV@LOG, Pôle RFID et les clusters européens (Logistics in Wallonia, SEEDA). Elle favorisera l'investissement des laboratoires des Universités dans la recherche sur les transports massifiés, notamment l'Université du Littoral Côte d'Opale et l'Université d'Artois

■ **Nomination de Martine BONNY au poste d'administrateur du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis** ■

Contact presse :

Marie-Elizabeth BOGUCKI

Tél (Phone) : +33 (0)3 28 28 79 11

Portable : +33 (0)6 07 13 33 42

e-mail : mebogucki@portdedunkerque.fr

Grand Port Maritime de Dunkerque

Terre-Plein Guillain - BP 46534

59386 Dunkerque Cedex 1 - France

 **DUNKERQUE**
PORT

www.dunkerque-port.fr

[http://www.facebook.com
/pages/Dunkerque-Port
/151349994911813](http://www.facebook.com/pages/Dunkerque-Port/151349994911813)

Traffic par NST/R enregistrés en 2009

Bureau de l'observation économique, des transports fluviaux maritimes et des ports

Liste des vingt-deux ports de France métropolitaine et d'outre-mer interrogés : 1) Ajaccio, 2) Bastia, 3) Bayonne, 4) Bordeaux, 5) Brest, 6) Caen, 7) Calais, 8) Cherbourg, 9) Dieppe, 10) Dunkerque, 11) Guadeloupe, 12) La Rochelle, 13) Le Havre, 14) Lorient, 15) Marseille, 16) Nantes Saint-Nazaire, 17) Port-la-Nouvelle, 18) Port Réunion, 19) Rouen, 20) Sète, 21) Saint-Malo et 22) Toulon.

Les trafics présentés ci-après, exprimés en tonne, sont décomposés selon la Nomenclature Statistique Transport (NST/R) en dix chapitres et dix-neuf sections :

NST chapitre 0, section 0 : produits agricoles et animaux vivants.

NST chapitre 1, section 1 : denrées alimentaires et fourrages.

NST chapitre 2, section 2 : combustibles minéraux solides.

NST chapitre 3, section 3A : produits pétroliers brut.

NST chapitre 3, section 3B : produits pétroliers raffinés.

NST chapitre 4, section 4A : minerais ferreux et déchets pour la métallurgie.

NST chapitre 4, section 4B : minerais et déchets non ferreux.

NST chapitre 5, section 5A : produits métallurgiques ferreux.

NST chapitre 5, section 5B : produits métallurgiques non ferreux.

NST chapitre 6, section 6A : minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.

NST chapitre 6, section 6B : matières premières pour l'industrie chimique.

NST chapitre 7, section 7 : engrais.

NST chapitre 8, section 8A : produits chimiques de base.

NST chapitre 8, section 8B : pâtes à papier et cellulose.

NST chapitre 8, section 8C : autres produits chimiques.

NST chapitre 9, section 9A : matériel de transport et matériel agricole.

NST chapitre 9, section 9B : machines et articles métalliques.

NST chapitre 9, section 9C : verre, faïence, porcelaine.

NST chapitre 9, section 9D : autres articles manufacturés.

NST chapitre 0, section 0 : produits agricoles et animaux vivants.

Les huit groupes de la NST/R chapitre 0, section 0 : (1/8) animaux vivants ; (2/8) céréales ; (3/8) pommes de terre ; (4/8) autres légumes frais ou congelés et fruits frais ; (5/8) matières textiles et déchets ; (6/8) bois et liège ; (7/8) betteraves à sucre ; (8/8) autres matières premières d'origine animale ou végétale.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	1 398	500	1 898
Bayonne	9 827	1 052 531	1 062 358
BORDEAUX	76 606	1 335 733	1 412 339
Brest	50 254	22 915	73 169
Caen	56 217	168 608	224 825
Cherbourg	38 543	31	38 574
Dieppe		1 137	1 137
DUNKERQUE	326 119	1 062 413	1 388 532
Guadeloupe	194 215	132 128	326 343
LA ROCHELLE	138 194	2 999 741	3 137 935
LE HAVRE	678 849	718 502	1 397 351
Lorient	1 539	7 883	9 422
MARSEILLE	450 757	1 090 634	1 541 391
NANTES SAINT-NAZAIRE	192 933	1 409 084	1 602 017
Port-la-Nouvelle	3 447	515 085	518 532
Port Réunion	317 935	7 428	325 363
ROUEN	185 356	6 884 284	7 069 640
Saint-Malo	110 935	19 217	130 152
Sète	9 782	103 756	113 538
Toulon	658 677	10 276	668 953

NST chapitre 1, section 1 : denrées alimentaires et fourrages.

Les sept groupes du chapitre 1, section 1 : (1/7) sucres ; (2/7) boissons ; (3/7) stimulants et épicerie ; (4/7) denrées alimentaires périssables ou semi-périssables et conserves ; (5/7) denrées alimentaires non périssables et houblon ; (6/7) nourriture pour animaux et déchets alimentaires ; (7/7) oléagineux.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	35 222	744	35 966
Bayonne	20 603		20 603
BORDEAUX	468 504	313 293	781 797
Brest	943 791	364 599	1 308 390
Calais		71 340	71 340
Dieppe		52 171	52 171
DUNKERQUE	705 763	611 717	1 317 480
Guadeloupe	222 069	84 294	306 363
LA ROCHELLE	102 151	72 927	175 078
LE HAVRE	1 549 066	2 574 370	4 123 436
Lorient	904 303	8 918	913 221
MARSEILLE	650 021	1 450 657	2 100 678
NANTES SAINT-NAZAIRE	2 092 070	836 171	2 928 241
Port-la-Nouvelle	29 277	34 549	63 826
Port Réunion	421 727	231 684	653 411
ROUEN	599 310	989 635	1 588 945
Saint-Malo	146 378	5 755	152 133
Sète	723 277	180 687	903 964
Toulon	35	4 291	4 326

NST chapitre 2, section 2 : combustibles minéraux solides.

Les trois groupes du chapitre 2, section 2 : (1/3) houille ; (2/3) lignite et tourbe ; (3/3) coke.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	19		19
Bayonne	17 996		17 996
BORDEAUX	92 428	127	92 555
DUNKERQUE	5 052 746	904 788	5 957 534
Guadeloupe	1 155		1 155
LE HAVRE	2 234 982	19 310	2 254 292
MARSEILLE	2 274 324	123 210	2 397 534
NANTES SAINT-NAZAIRE	2 321 161	30	2 321 191
Port Réunion	681 388		681 388
ROUEN	451 458	11 349	462 807
Toulon		111	111

NST chapitre 3, section 3A : produits pétroliers brut.

Le groupe du chapitre 3, section 3A : (1/1) pétrole brut.

	Entrées	Sorties	Total
Bayonne		137 928	137 928
BORDEAUX		261 262	261 262
DUNKERQUE	4 123 195		4 123 195
LE HAVRE	31 361 856		31 361 856
MARSEILLE	38 338 114	93 663	38 431 777
NANTES SAINT-NAZAIRE	7 595 295		7 595 295
ROUEN		23	23

NST chapitre 3, section 3B : produits pétroliers raffinés.

Les trois groupes du chapitre 3, section 3B : (1/3) dérivés énergétiques ; (2/3) hydrocarbures énergétiques gazeux, liquéfiés ou comprimés ; (3/3) dérivés non énergétiques.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	262 112	736	262 848
Bastia	297 260		297 260
Bayonne	118 215		118 215
BORDEAUX	4 408 820	133 609	4 542 429
Brest	908 124		908 124
Calais	6 561		6 561
DUNKERQUE	4 282 315	2 790 252	7 072 567
Guadeloupe	711 233	38 525	749 758
LA ROCHELLE	2 464 888	1 037	2 465 925
LE HAVRE	7 468 351	5 380 214	12 848 565
Lorient	1 029 890		1 029 890
MARSEILLE	11 396 759	7 309 127	18 705 886
NANTES SAINT-NAZAIRE	6 936 507	3 978 840	10 915 347
Port-la-Nouvelle	1 188 506		1 188 506
Port Réunion	785 179	72	785 251
ROUEN	4 012 181	4 701 202	8 713 383
Sète	1 195 306	25	1 195 331
Toulon		18	18

NST chapitre 4, section 4A : minerais ferreux et déchets pour la métallurgie.

Les deux groupes du chapitre 4, section 4A : (1/2) minerais de fer ; (2/2) ferrailles et poussières de hauts-fourneaux.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	396	1 029	1 425
Bayonne	867 370		867 370
BORDEAUX	449	26 459	26 908
Brest		98 647	98 647
Caen		80 600	80 600
Cherbourg		5 327	5 327
DUNKERQUE	7 211 190	425 398	7 636 588
Guadeloupe	1	18 042	18 043
LA ROCHELLE	30		30
LE HAVRE	22 846	85 836	108 682
Lorient		21 428	21 428
MARSEILLE	3 254 487	146 061	3 400 548
NANTES SAINT-NAZAIRE	4 119	332 439	336 558
Port Réunion		41 392	41 392
ROUEN	48 944	40 388	89 332
Saint-Malo		2 950	2 950
Sète	5 853		5 853
Toulon	1 436		1 436

NST chapitre 4, section 4B : minerais et déchets non ferreux.

Le groupe du chapitre 4, section 4B : (1/1) minerais et déchets non ferreux.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	1		1
BORDEAUX	461	526	987
Brest	3 003		3 003
Calais	85 700		85 700
DUNKERQUE	624 256	29 184	653 440
Guadeloupe		700	700
LE HAVRE	34 247	98 508	132 755
Lorient		15 239	15 239
MARSEILLE	866 650	25 080	891 730
NANTES SAINT-NAZAIRE	6 530	7 416	13 946
Port-la-Nouvelle	3 469		3 469
Port Réunion		12 068	12 068
ROUEN	144		144
Saint-Malo	12 178		12 178
Sète	15 129		15 129

NST chapitre 5, section 5A : produits métallurgiques ferreux.

Les cinq groupes du chapitre 5, section 5A : (1/5) fonte et aciers bruts, ferro-alliages ; (2/5) demi-produits sidérurgiques laminés ; (3/5) barres, profilés, fils, matériel de voie ferrée ; (4/5) tôles, feuillets et bandes en acier ; (5/5) tubes, tuyaux, moulages et pièces forgées de fer ou d'acier.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	532	8	540
Bayonne	11 130	1 068 712	1 079 842
BORDEAUX	5 267	1 984	7 251
Brest	946	940	1 886
DUNKERQUE	79 843	756 691	836 534
Guadeloupe	41 401	1 491	42 892
LA ROCHELLE	6 008	344	6 352
LE HAVRE	106 133	98 358	204 491
Lorient	11 186		11 186
MARSEILLE	142 820	1 764 804	1 907 624
NANTES SAINT-NAZAIRE	172 587	23 550	196 137
Port-la-Nouvelle	4 537		4 537
Port Réunion	63 877	2 423	66 300
ROUEN	123 604	60 019	183 623
Sète	20	9 363	9 383
Toulon	1 048	13 703	14 751

NST chapitre 5, section 5B : produits métallurgiques non ferreux.

Le groupe du chapitre 5, section 5B : (1/1) métaux non ferreux.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	77		77
BORDEAUX	397	978	1 375
DUNKERQUE	175 720	17 472	193 192
Guadeloupe	3 250	516	3 766
LA ROCHELLE	4 008	140	4 148
LE HAVRE	60 813	73 866	134 679
MARSEILLE	54 707	35 001	89 708
NANTES SAINT-NAZAIRE	831	3 195	4 026
Port-la-Nouvelle	5 503		5 503
Port Réunion	2 389	233	2 622
ROUEN	3 690	1 659	5 349
Sète	940	94	1 034
Toulon	5 437		5 437

NST chapitre 6, section 6A : minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.

Les cinq groupes du chapitre 6, section 6A : (1/5) sables, graviers, argiles, scories ; (2/5) autres pierres, terres et minéraux ; (3/5) ciments, chaux ; (4/5) plâtre ; (5/5) autres matériaux de construction manufacturés.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	16 755	63	16 818
Bayonne	88 859		88 859
BORDEAUX	429 434	70 653	500 087
Brest	285 178		285 178
Calais	94 280	114 599	208 879
Cherbourg		4 236	4 236
Dieppe	96 563		96 563
DUNKERQUE	686 049	325 465	1 011 514
Guadeloupe	707 338	15 747	723 085
LA ROCHELLE	685 860	5 229	691 089
LE HAVRE	1 659 327	576 294	2 235 621
Lorient	506 636	4 061	510 697
MARSEILLE	440 207	578 203	1 018 410
NANTES SAINT-NAZAIRE	2 019 281	81 613	2 100 894
Port-la-Nouvelle	13 839		13 839
Port Réunion	396 332	223	396 555
ROUEN	681 084	294 798	975 882
Saint-Malo	14 540	15 132	29 672
Sète	26 012	41	26 053
Toulon	124	344 603	344 727

NST chapitre 6, section 6B : matières premières pour l'industrie chimique.

Le groupe du chapitre 6, section 6B : (1/1) sel, pyrites, soufre.

	Entrées	Sorties	Total
Bayonne	3 800	210 169	213 969
BORDEAUX	4 652	241	4 893
Caen	40 240		40 240
DUNKERQUE	38 162	755	38 917
Guadeloupe	2 493	27	2 520
LE HAVRE	3 549	92 107	95 656
MARSEILLE	23 216	6 963	30 179
NANTES SAINT-NAZAIRE	32 198	153	32 351
Port Réunion	2 603	10	2 613
ROUEN	124 115	112	124 227
Saint-Malo	76 749		76 749

NST chapitre 7, section 7 : engrais.

Les deux groupes du chapitre 7, section 7 : (1/2) engrais naturels ; (2/2) engrais manufacturés.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	1 110		1 110
Bayonne	215 896	63 057	278 953
BORDEAUX	208 859	10 291	219 150
Brest	24 540		24 540
Caen	55 276		55 276
DUNKERQUE	91 210	37 120	128 330
Guadeloupe	13 018	641	13 659
LA ROCHELLE	375 801	7 434	383 235
LE HAVRE	10 940	16 970	27 910
Lorient	28 695	1 001	29 696
MARSEILLE	19 745	32 606	52 351
NANTES SAINT-NAZAIRE	71 232	74 423	145 655
Port-la-Nouvelle	59 774	18 963	78 737
Port Réunion	27 937		27 937
ROUEN	1 365 372	117 016	1 482 388
Saint-Malo	476 919	53 714	530 633
Sète	147 452	18 391	165 843

NST chapitre 8, section 8A : produits chimiques de base.

Le groupe du chapitre 8, section 8A : (1/1) produits chimiques de base.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	3 839		3 839
Bayonne	193 199	221 944	415 143
BORDEAUX	397 758	34 018	431 776
DUNKERQUE	212 648	372 475	585 123
Guadeloupe	4 844	256	5 100
LA ROCHELLE	29 932		29 932
LE HAVRE	445 811	462 105	907 916
MARSEILLE	1 357 149	1 797 902	3 155 051
NANTES SAINT-NAZAIRE	353 897	111 066	464 963
Port-la-Nouvelle	2 212		2 212
Port Réunion	9 373	176	9 549
ROUEN	511 056	620 735	1 131 791
Saint-Malo	144 562		144 562
Sète	19 259	50	19 309
Toulon	243	2	245

NST chapitre 8, section 8B : pâtes à papier et cellulose.

Le groupe du chapitre 8, section 8B : (1/1) cellulose et déchets.

	Entrées	Sorties	Total
BORDEAUX	37 471	18 112	55 583
DUNKERQUE	548	23 095	23 643
Guadeloupe	543	743	1 286
LA ROCHELLE	521 617		521 617
LE HAVRE	299 019	664 284	963 303
Lorient	9 351		9 351
MARSEILLE	22 592	68 736	91 328
NANTES SAINT-NAZAIRE	184	9 689	9 873
Port Réunion	59	50 161	50 220
ROUEN	150 451	3 145	153 596
Sète	63 849		63 849

NST chapitre 8, section 8C : autres produits chimiques.

Les deux groupes du chapitre 8, section 8C : (1/2) produits carbochimiques ; (2/2) autres matières chimiques.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	110	100	210
BORDEAUX	30 331	11 302	41 633
Calais		1 268	1 268
Cherbourg	8 603	9 689	18 292
DUNKERQUE	21 651	71 388	93 039
Guadeloupe	40 728	4 900	45 628
LA ROCHELLE	75	444	519
LE HAVRE	1 092 831	1 523 119	2 615 950
MARSEILLE	212 880	757 386	970 266
NANTES SAINT-NAZAIRE	26 187	31 818	58 005
Port Réunion	64 435	4 222	68 657
ROUEN	283 409	202 577	485 986
Sète	120 377	96 098	216 475
Toulon	455	242	697

NST chapitre 9, section 9A : matériel de transport et matériel agricole.

Les deux groupes du chapitre 9, section 9A : (1/2) véhicules et matériel de transport ; (2/2) tracteurs, machines et appareillages agricoles.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	42 403	39 000	81 403
BORDEAUX	6 024	7 039	13 063
Caen	218	2 570	2 788
Calais	217	127 354	127 571
Cherbourg	304	5 930	6 234
DUNKERQUE	14 988	19 010	33 998
Guadeloupe	13 921	2 712	16 633
LA ROCHELLE	3 755	3 354	7 109
LE HAVRE	389 358	505 399	894 757
Lorient	215		215
MARSEILLE	315 904	235 329	551 233
NANTES SAINT-NAZAIRE	12 346	82 369	94 715
Port Réunion	43 768	8 378	52 146
ROUEN	1 542	44 620	46 162
Saint-Malo	9	1 017	1 026
Sète	49 593	25 000	74 593
Toulon	3 652	1 093	4 745

NST chapitre 9, section 9B : machines et articles métalliques.

Les deux groupes du chapitre 9, section 9B : (1/2) autres machines, moteurs et pièces ; (2/2) articles métalliques.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	106	176	282
BORDEAUX	8 090	14 017	22 107
Brest	2 163		2 163
Caen	412	1 149	1 561
Calais	2 392	25 440	27 832
DUNKERQUE	30 175	22 881	53 056
Guadeloupe	48 198	5 009	53 207
LA ROCHELLE	881	1 987	2 868
LE HAVRE	801 940	545 292	1 347 232
MARSEILLE	408 897	550 161	959 058
NANTES SAINT-NAZAIRE	61 941	51 609	113 550
Port Réunion	166 733	15 734	182 467
ROUEN	80 513	78 315	158 828
Sète	3 688	4 066	7 754
Toulon	40	31	71

NST chapitre 9, section 9C : verre, faïence, porcelaine.

Le groupe du chapitre 9, section 9C : (1/1) verre, verrerie, produits céramiques.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	385	110	495
BORDEAUX	10 267	5 138	15 405
DUNKERQUE	2 406	10 069	12 475
Guadeloupe	13 914	2 033	15 947
LE HAVRE	142 801	176 939	319 740
MARSEILLE	113 049	57 127	170 176
NANTES SAINT-NAZAIRE	5 228	2 914	8 142
Port Réunion	16 864	7 537	24 401
ROUEN	33	4 483	4 516
Toulon	3 394	4	3 398

NST chapitre 9, section 9D : autres articles manufacturés.

Les trois groupes du chapitre 9, section 9D : (1/3) cuirs, textiles, habillement ; (2/3) articles manufacturés divers ; (2/3) transactions spéciales.

	Entrées	Sorties	Total
Ajaccio	542 760	212 843	755 603
Bastia	1 044 891	264 146	1 309 037
Bayonne	12 923		12 923
BORDEAUX	120 945	193 968	314 913
Brest	52 172	58 549	110 721
Caen	1 150 218	1 694 928	2 845 146
Calais	17 930 089	22 123 825	40 053 914
Cherbourg	860 336	1 140 990	2 001 326
Dieppe	609 678	552 787	1 162 465
DUNKERQUE	6 125 494	7 288 669	13 414 163
Guadeloupe	413 184	271 374	684 558
LA ROCHELLE	58 778	27 174	85 952
LE HAVRE	5 956 199	5 847 937	11 804 136
MARSEILLE	2 768 476	3 684 885	6 453 361
NANTES SAINT-NAZAIRE	418 232	388 937	807 169
Port-la-Nouvelle	3 405	22 646	26 051
Port Réunion	316 243	212 978	529 221
ROUEN	318 130	303 316	621 446
Saint-Malo	273 115	276 779	549 894
Sète	48 935	62 985	111 920
Toulon	7 927	9 193	17 120

PROVISOIRES A FIN DÉCEMBRE 2010

Dernière mise à jour le 21/01/2011 à 10:04

	décembre 2009	novembre 2010	décembre 2010	CUMUL A FIN DÉCEMBRE		Variation en %
				2009	2010	
Passagers débarqués (ferries)	6 620	3 974	5 060	158 560	131 673	-17,0%
Passagers embarqués (ferries)	6 286	3 642	4 405	160 030	136 990	-14,4%
PASSAGERS	12 906	7 616	9 465	318 590	268 663	-15,7%
Nombre de navires entrés	496	459	470	6 286	5 848	-7,0%
MARCHANDISES (en tonnes) :						
Pétrole brut	2 135 490	2 458 009	2 104 563	31 361 848	28 073 447	-10,5%
Produits raffinés	823 363	772 720	938 601	6 870 915	8 189 464	19,2%
E Hydrocarbures gazeux	34 879	48 299	69 083	499 129	544 457	9,1%
N Autres vracs liquides	87 184	58 308	68 974	873 316	944 585	8,2%
T Sables, graves et pierres concassées	58 407	90 855	31 410	1 123 079	790 935	-29,6%
R Aliments pour animaux	0	0	0	18 051	0	-100,0%
E Charbon	487 444	232 483	158 623	2 224 081	2 077 534	-6,6%
E Ciments	3 866	7 692	3 891	113 013	101 610	-10,1%
S Autres vracs solides	0	0	5 504	93 023	103 108	10,8%
Marchandises diverses	873 586	919 151	868 827	11 131 087	11 281 951	1,4%
(dont conteneurs)	816 125	863 122	814 641	10 180 645	10 595 651	4,1%
Total Marchandises débarquées	4 504 219	4 587 517	4 249 476	54 307 540	52 107 091	-4,1%
Pétrole brut	0	0	0	0	0	-
Produits raffinés	449 979	218 360	379 639	5 215 932	3 830 005	-26,6%
S Hydrocarbures gazeux	0	0	5 838	29 097	16 403	-43,6%
O Autres vracs liquides	52 868	35 796	63 710	730 603	789 993	8,1%
R Sables, graves et pierres concassées	0	0	0	nc	0	-
T Aliments pour animaux	0	0	0	12 485	0	-100,0%
I Charbon	0	0	0	11 097	21 349	92,4%
E Ciments	2 430	12 129	6 222	180 265	196 950	9,3%
S Autres vracs solides	6 424	9 584	8 620	101 538	104 218	2,6%
Marchandises diverses	1 123 768	1 094 603	1 075 936	13 178 945	13 137 484	-0,3%
(dont conteneurs)	1 063 655	1 035 488	1 033 201	12 015 198	12 445 790	3,6%
Total Marchandises embarquées	1 635 469	1 370 472	1 539 965	19 459 961	18 096 403	-7,0%
Pétrole brut	2 135 490	2 458 009	2 104 563	31 361 848	28 073 447	-10,5%
Produits raffinés	1 273 342	991 079	1 318 240	12 086 848	12 019 469	-0,6%
Hydrocarbures gazeux	34 879	48 299	74 921	528 226	560 860	6,2%
T Autres vracs liquides	140 051	94 105	132 684	1 603 919	1 734 578	8,1%
O Sables, graves et pierres concassées	58 407	90 855	31 410	1 123 079	790 935	-29,6%
T Aliments pour animaux	0	0	0	30 536	0	-100,0%
A Charbon	487 444	232 483	158 623	2 235 178	2 098 883	-6,1%
L Ciments	6 296	19 821	10 113	293 278	298 560	1,8%
Autres vracs solides	6 424	9 584	14 124	194 560	207 326	6,6%
Marchandises diverses	1 997 354	2 013 754	1 944 763	24 310 032	24 419 435	0,5%
(dont conteneurs)	1 879 780	1 898 610	1 847 842	22 195 843	23 041 441	3,8%
Total March. emb. et débarquées	6 139 687	5 957 989	5 789 441	73 767 502	70 203 494	-4,8%
<i>Avitaillement</i>	21 000	21 000	21 000	280 521	252 000	-10,2%
TRAFFIC TOTAL DE MARCHANDISES	6 160 687	5 978 989	5 810 441	74 048 023	70 455 494	-4,9%

Source

Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011

2010 French Exports by CAMIS Region

Region	French exports (€M)	% of Total French Exports	Number of Exporting Firms
Nord-Pas-de-Calais	29,887	7.7	5,575
Picardie	12,881	3.2	2,919
Haute Normandie	26,374	6.8	5,887
Basse Normandie	3,782	1	3,241
Bretagne	8,708	2.3	3,915

Passengers

Port	Passenger traffic - total number		
	2010	2009	% change
Dunkerque	2,532,000	2,422,373	4.50%
Rouen	39,330	27,500	43.00%
Granville	174,264	193,050	-9.70%
Brest	34,147	28,000	22.00%

Annexe B – Questionnaire des ports

Channel Arc Manche Integrated Study (CAMIS) Maritime Transport and Intermodality Stage 2

Colin Buchanan has been commissioned by the South-East England Development Agency (SEEDA) to assess the capacity of transport networks serving ports on both sides of the Channel, taking account of the potential impact of future growth in traffic at the ports. As part of this work, we are consulting with UK and French ports and other key stakeholders. It would be much appreciated if you could check the accuracy of the data in this questionnaire, and fill in any gaps.

Q1. Your role and contact details.

Your name: _____
 Port Authority: _____
 Your position/role: _____

Q2. The table below shows the 2009 freight movements through your port collected by Colin Buchanan during Stage 1 of this project. Please can you update this to reflect the 2010 freight and passenger movements by category?

Category - annual movements	2009 (Collected by CB)		2010 (Current)	
	IN	OUT	IN	OUT
Containers (tonnes)				
Dry bulk (tonnes)				
Fresh produce/perishables (tonnes)				
Liquid bulk (tonnes)				
Other (break bulk/project bulk etc) (tonnes)				
Vehicles (number)				
Estimated total value of ALL freight (£)				
Passenger numbers				

Q2a. Do you think that the composition of freight moving through the port will change over the next 20 years? If so, how and why?

Q2b. Do you think that the number of passengers moving through the port will change over the next 20 years? If so, how and why?

Q3. For all freight and passengers ARRIVING at the port by sea, please provide an estimation of the seaward origin and the subsequent landside destination.

Seaward origin (INCOMING)	Freight volume (tonnes)	Passengers
Brest		
Roscoff		
Saint-Brieuc		
Saint-Malo		
Granville		
Cherbourg		
Caen		
Le Havre		
Fécamp		
Rouen		
Dieppe		
Le Tréport		
Boulogne		
Calais		
Dunkerque		
Other French Ports		
UK transhipment		
Other European ports		
Ports outside Europe		

Landside destination (INCOMING)	Freight volume (tonnes)	Passengers
East Midlands		
East		
North East		
North West		
South East & London		
South West		
West Midlands		
Yorkshire & The Humber		
Outside England		

Q3a. Do you think that the origins and destinations of freight and passengers ARRIVING at the port will change over the next 20 years? If so, how and why?

Q4. For all freight and passengers LEAVING the port by sea, please provide an estimation of the landside origin and the subsequent seaward destination.

Landside origin (OUTGOING)	Freight volume (tonnes)	Passengers
East Midlands		
East		
North East		
North West		
South East & London		
South West		
West Midlands		
Yorkshire & The Humber		
Outside England		

Seaward destination (OUTGOING)	Freight volume (tonnes)	Passengers
Brest		
Roscoff		
Saint-Brieuc		
Saint-Malo		
Granville		
Cherbourg		
Caen		
Le Havre		
Fécamp		
Rouen		
Dieppe		
Le Tréport		
Boulogne		
Calais		
Dunkerque		
Other French Ports		
UK transhipment		
Other European ports		
Ports outside Europe		

Q4b. Do you think that the origins and destinations of freight and passengers LEAVING this port will change over the next 20 years? If so, how and why?

Q5. Please provide details of your port facilities and capacity in the table below.

Facility	Number	Capacity
Mobile cranes		
Quayside cranes		
Floating cranes		
Conveyor belts		
Vehicle storage		
Container storage		
Bulk storage		
Refrigerated storage		
Other Storage		

Berths	Number	Total length	Draught	Restrictions
Passenger ships				
Ro-ro ships				
Container ships				
Dry bulk ships				
Fresh produce ships				
Bulk liquid ships				
Other ships				

Q6. Please detail below the factors that prohibit the growth of your port (where applicable).

Factor	Details
Road transport	
Rail transport	
Available space	
Storage facilities	
Planning constraints	
Other (please describe)	

Q7. Please estimate the MAXIMUM total annual tonnage of freight (in and out) that your port could currently handle in its present state?

Q7b. Please estimate the MAXIMUM total annual number of passengers (in and out) that your port could currently handle in its present state?

Q7c. Are any plans currently in place to increase port capacity? If so, please provide details below.

Q7d. If there are planned changes, please provide details of when they are expected to be implemented ?

Q7e. Please estimate the additional annual tonnage that the port could handle once the plans are fully implemented?

Q7f. Please estimate the additional annual number of passengers that the port could handle once the plans are fully implemented?

Q7g. In your opinion, what is the highest priority that currently needs to be addressed in order to further increase the port's capacity?

Q8. If you have any other views for this study, please write them in the space provided below.

Annexe C – Questionnaire transporteurs

Channel Arc Manche Integrated Study (CAMIS) Maritime Transport and Intermodality Stage 2

Colin Buchanan has been commissioned by the South-East England Development Agency (SEEDA) to assess the capacity of transport networks serving ports on both sides of the Channel, taking account of the potential impact of future growth in traffic at the ports. As part of this work, we are consulting with UK and French ports and other key stakeholders. It would be much appreciated if you could complete and return this questionnaire.

Q1. Your role and contact details.

Your name: _____
 Organisation: _____
 Your position/role: _____

Q2. In the table below could you please indicate which of the following UK ports you currently serve. For each one could you please highlight the main constraints/issues experienced in doing so.

UK Port	Served (Y/N)	Key Constraints/Issues
Dover		
Falmouth		
Folkestone		
Fowey		
Littlehampton		
Medway - Chatham		
Medway - Felixstowe		
Medway - Harwich		
Medway - Sheerness		
Medway - London Thamesport		
Newhaven		
Plymouth		
Poole		
Portsmouth		
Ramsgate		
Shoreham		
Southampton		
Teignmouth		
Weymouth		

Q3. What changes have you noticed in the haulage of maritime freight in recent years?

Q4. What changes do you expect to occur in the future haulage of maritime freight? (type, volume etc)

Q4. What future changes do you anticipate (if any) with regards to the UK ports served by your company?

Q8. If you have any other views for this study, please write them in the space provided below.

Annexe D - RHA points noirs

TRANSPORT COMMITTEE INQUIRY

The Ports Industry in England and Wales

Memorandum from the Road Haulage Association Ltd (RHA)

Additional Written Evidence from the Road Haulage Association

Introduction

1. This briefing paper has been compiled following on from the initial written evidence provided to the Committee by the Road Haulage Association (RHA) on 2nd November 2006 and also the verbal evidence provided by RHA Infrastructure Manager, Ms Chrys Rampley on 22nd November 2006. This submission is made in response to the request made by the Chairman of the Committee that the RHA make available specific information regarding "pinchpoints" that are believed to adversely affect the access to the Ports in England Wales.
2. The membership of the association has been consulted and below is a list of the ports and roads that have been shown to cause the most concern. Please be aware that this is a subjective list that was compiled in a very short space of time, due to the constraints imposed on compiling the response.
3. The majority of the activities carried out by RHA member companies focus on roll on / roll off (ro-ro) movements through the Port of Dover and journeys to and from the major container ports at Felixstowe, Southampton, Thamesport, Tilbury and Liverpool. We also found evidence of regular but less frequent road movements of containers from Hull, Tees and Immingham.
4. The Highways Agency is committed to attributing increased emphasis to reliability (both for private motorists/public transport and for freight), manifested in a journey reliability target concentrating effort on the slowest 10% of journeys, and in greater use of real-time traffic management.
5. This commitment is essential as DfT have projected dramatic inland impacts over the period to 2030, including a 96% increase in road use for ro-ro traffic and a 136% increase in road / rail use for lo-lo traffic.
6. There are, however, major uncertainties over future road and infrastructure strategy, due in no small part to the rate of development of the national road user pricing scheme and the availability of future rail freight capacity.
7. The further development of container hubs in south east England will put additional pressure on a road network which is already heavily congested at peak times. The container facilities in Wales are under-utilised.
8. There is a feeling within the road freight sector that there is not a level playing field between the UK and the rest of Europe in terms of the application of EU Directives on the environment. It is believed that the relevant regulations are not always applied in such a rigorous way in relation to port developments elsewhere in Europe.

Pinchpoints

9. Below is a list of the 15 "pinchpoints" of most concern to the Road Haulage Association:
 - The A2 from Lydden to Dover
 - The A20 Townwall Street, Dover
 - The A12 onto the A120 towards Harwich
 - The A14 from Huntingdon to Cambridge and then again from Cambridge to Felixstowe
 - The A63 through Hull Town Centre
 - The A562 / A533 Widnes / Runcorn Mersey Crossing
 - The A36 Salisbury Ring Road
 - The A33 / A3025 Southampton
 - The A350 Poole to Warminster
 - The A299 Ramsgate
 - The A40 St Clears to Fishguard
 - The A282 Dartford Crossing
 - The A19 Tyne Tunnel
 - The A187 to Newcastle International Ferry Terminal

The Port of Dover - via the A2 from Lydden and through the city of Dover via the A20, Townwall Street.

10. The future successful operation of this major entry port into Great Britain from the South is dependent on the continuing improvement of its supporting road and rail network. Urgent improvements to the access roads are needed to improve the distribution and flow of traffic, particularly at peak times.

11. Furthermore, major improvements and additions to the provision of secure facilities for the required overnight stops of commercial vehicles needs to be addressed.



© Collin's Bartholomew Limited

The Port of Harwich – via the A12 onto the A120

12. The A12 is the most easterly major national route between the Thames and the Wash serving the ports of Felixstowe, Harwich, Great Yarmouth, Lowestoft and Ipswich. The A12 therefore has a key strategic role to play in the infrastructure of the region, and indeed of the country. The A12 is a heavily used road with some sections carrying up to 80,000 vehicles per day, of which up to 18% are HGV's. Strategic routes carrying such flows are often dual three lane motorways which have been built to replace an older road. However, the A12 has been improved in a piecemeal manner over the past forty years, mainly as a series of bypasses, starting with Ingatestone in 1959 and finishing with Chelmsford in 1986. As a result the A12 consists of a mixture of dual 2-lane and dual 3-lane all purpose carriageway roads with a combination of grade separated junctions and local accesses, not all of them designed to current safety standards. This has resulted in a variety of widths and standards as each road section and junction has been improved to the standards pertaining at the time of its improvement. Much of the road falls well below current standards such as slip road design, lengths of acceleration lanes, lay-by design, provision of lighting, tightness of bends, and the provision of landscaping. It carries flows beyond its theoretical capacity which results in regular congestion hotspots especially if there is an incident during essential maintenance operations.



© Collin's Bartholomew Limited

The Port of Felixstowe – via the A14

13. The routes to all of the East Anglian ports are in desperate need of road improvements, but only stop-gap measures seem to be on the agenda. The A14 is becoming infamous for the large number of container moving commercial vehicles filling up its available capacity, but the only solution put forward recently has been to consider banning commercial vehicles from the outside lane of what is only a two lane carriageway, in the hope that car drivers will be pacified.



© Collin's Bartholomew Limited

14. Unfortunately, this will not be the answer and will only lead to further frustration and the very real threat of an increase in accidents and the accompanying delays. As a vital link to a region of high commercial activity there is a desperate need for this route to be upgraded to motorway status.

The Port of Hull - via Hull Town Centre



© Collin's Bartholomew Limited

15. A report compiled by Fauber Mansell on the Hull East-West Corridor reported that on a typical weekday approximately 250,000 people travel into and through the central part of the City of Hull across a cordon defined loosely by the high-level railway line which runs around the city and into the Port of Hull. During the same period approximately 54,000 vehicles travel along the central section of Castle Street, between Mytongate and Market Place of which about one quarter are heavy commercial vehicles. 30,000 of this total have both an origin and a destination outside the central part of Hull, for example from the M62 to the docks, and therefore can be defined as 'through' traffic with no business in the city centre.

16. The Port of Hull has a very strong influence on transport levels within and around the City. Annually over 1 million passengers and 10 million tonnes of freight pass through the Port to or from overseas destinations. The vast majority of passengers and freight arrive at or leave from the port by road, the only exceptions being relatively small volumes of bulk movements which use rail or inland waterway. 65% of freight which comes into the port and is brought inland by road has a destination within the Yorkshire and Humber region. The only other destination which accounts for more than 10% is the North West. As a result the vast majority, 80%, of commercial trips to or from the port arrive or leave via the A63 and Castle Street.

Mersey Crossing between the A562 and the A533

17. The efficient movement of freight is essential in underpinning the viability of all regions of the country, hence the need for a high quality, integrated transport system that meets the requirements of industry and commerce within this region.



© Collin's Bartholomew Limited

18. In terms of freight movements, the Port of Liverpool is the single largest generator in the Region.

19. This is a notorious pinchpoint that has a negative impact on freight movements to and from Liverpool Docks, especially at peak periods throughout the working week.

South West Port Access - via the A36 Salisbury Ring Road

20. Although not at first sight likely to affect port access, the A36 is a major route for road freight movements from the North West down to the South West ports. Therefore, the requirement for heavy goods vehicles to regularly negotiate Salisbury is certainly a detrimental effect on efficiency.

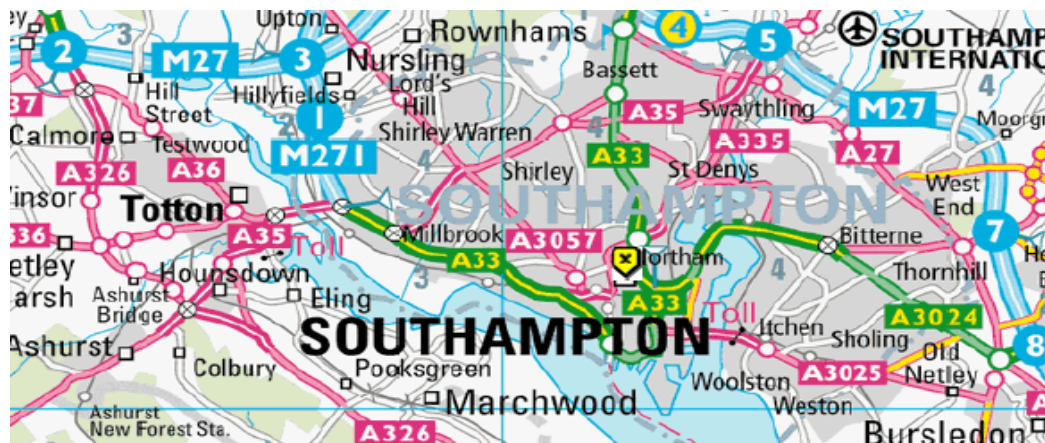


© Collin's Bartholomew Limited

21. However, it is a recognised problem that there are many environmental issues when additional road building, or even improvements to existing infrastructure, are put forward in this part of the country.

The Port of Southampton – via the A33 / A3025

22. The Port of Southampton is one of the largest and most diverse ports in Europe, handling 34 million tonnes of cargo each year. Therefore, ease of access by road is vital, not just for freight movements but also due to Southampton being the UK's principal cruise port, handling almost half a million passengers on an annual basis.



© Collin's Bartholomew Limited

Port of Poole – via A350



© Collin's Bartholomew Limited

23. The lack of a high grade north-south road linking South East Dorset with Wales and the West Midlands has long been a concern.

24. Poole provides a classic example of neglect for the provision of a north-south road link which would enable port traffic to gain major increases in efficiency, while at the same time reducing the environmental impact of regular road congestion.

The Port of Ramsgate – via the A299

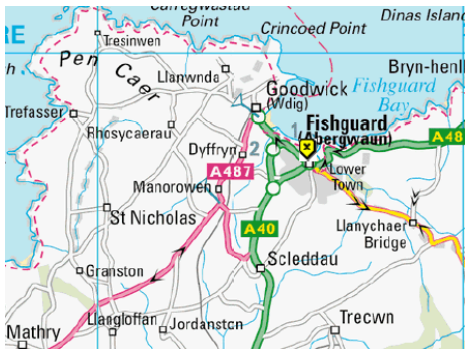
25. The Port of Ramsgate provides freight services to Ostend, with traffic flows to and from the port stated to be at around 125,000 lorries on an annual basis.

26. Furthermore, a report by what was then referred to as the Office of The Deputy Prime Minister in 2005 stated that the Port of Ramsgate is one of the few ports in the south of England with space available for expansion.



© Collin's Bartholomew Limited

The Port of Fishguard – via the A40



© Collin's Bartholomew Limited

27. Fishguard is in Pembrokeshire in South Wales. The port is located one mile to the west of the Town of Fishguard, in the small town of Goodwick. The entrance to the Port for all traffic is off a small roundabout. There are daily crossings to Rosslare in the Republic of Ireland.

28. Access to the port is via largely unsuitable roads for regular use by heavy goods vehicles returning fully freighted to Ireland.

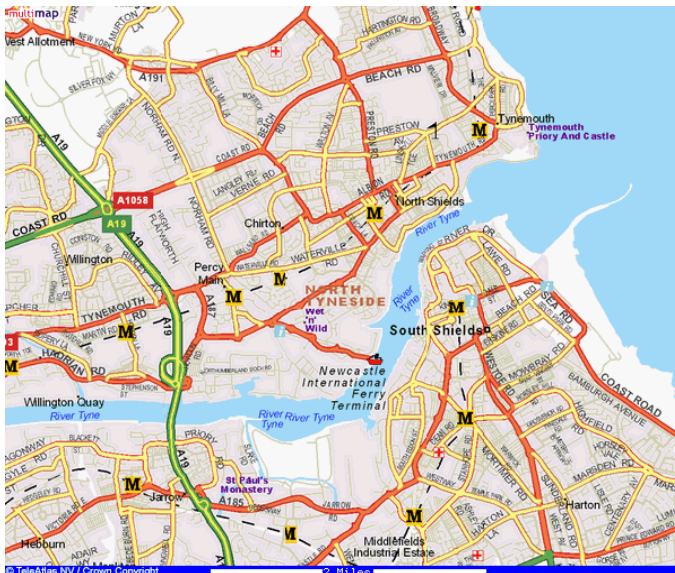
The Dartford Crossing – A282

29. The Dartford - Thurrock River Crossing is a major pinchpoint and one of Europe's most heavily used crossings and complex traffic management systems. Spanning the Thames between Dartford and Thurrock, the crossing forms a vital link in the M25, Britain's most important orbital road.

30. At peak times the congestion is entirely due to the effect of the traffic being delayed by the toll booths. This congestion can extend for many miles either side of the crossing, leading to massive delays, unnecessary environmental damage and increasing business costs.



The Tyne Tunnel – A19



© Collin's Bartholomew Limited

31. The Tyne Tunnel is a single conduit that allows access to the Port of Tyne and also the Newcastle (North Shields) Ferry Terminal.

32. Congestion is common and prolonged throughout the day. There are no suitable alternative routes available and delays have to be factored into any journey planning.

33. It is anticipated that freight movements via the North will continue to increase, adding further pressure on an already overloaded infrastructure.

The Newcastle (North Shields) International Ferry Terminal – via the A187

34. The Newcastle (North Shields) International Ferry Terminal is approximately seven miles east of Newcastle. Access by road from the South is again via the A19 towards the Tyne Tunnel. Once through the tunnel vehicles have to join the A187.



© Collin's Bartholomew Limited

NOTE: All facts and statistics given have been sourced via the Department for Transport, unless otherwise stated.



The Road Haulage Association
Roadway House
35 Monument Hill
Weybridge
Surrey
KT13 8RN

Telephone: 01932 841515

Infrastructure Manager: Ms Chrys Rampley
Public Affairs/Policy: Steve Williams

12.12.06

Annexe E – Sources additionnelles des données portuaires

Port	Date	Source
Dover	2010	Port questionnaire
Falmouth	2010	Port questionnaire
Fowey	2009	DfT Maritime Statistics
Littlehampton	2010	Port questionnaire
Medway Thamesport	2009	DfT Maritime Statistics
Medway Sheerness	2010	Port questionnaire
Newhaven	2010	Port questionnaire
Plymouth	2009	DfT Maritime Statistics
Poole	2010	Port questionnaire
Portsmouth	2009	DfT Maritime Statistics
Ramsgate	2010	Port questionnaire
Shoreham	2010	Port questionnaire
Southampton	2010	Port questionnaire
Teignmouth	2010	Port questionnaire
Weymouth	2010	Port questionnaire
Boulogne	2010	Port questionnaire
Brest	2009	Trafics par NST/R enregistrés en 2009 (Direction des services de transport, June, 2010) Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011
Caen	2010	Port questionnaire
Calais	2010	Port questionnaire
Cherbourg	2010	Port questionnaire
Dieppe	2010	Port questionnaire
Dunkerque	2010	Dossier de Presse, 2011 (Activité 2010, Dunkerque Port) Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011
Fécamp	2010	Port questionnaire
Granville	2009	Trafics par NST/R enregistrés en 2009 (Direction des services de transport, June, 2010) Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011
Le Havre	2010	'Provisoires a fin de Décembre 2010', Le Havre Port
Le Tréport	2010	Port questionnaire
Roscoff	2010	Port questionnaire
Rouen	2010	Port questionnaire Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011
Saint-Brieuc	2010	Port questionnaire
Saint-Malo	2010	Port questionnaire

Annexe F - Résumé des améliorations du réseau ferroviaire français

Projets ferroviaires en région Nord-Pas de Calais



grand projet 2 - ouverture vers le large, la mise en valeur et la préservation de la Côte d'Opale :
 opération 6 - Travaux d'aménagement portuaire et d'accessibilité ferroviaire portuaire
 - Modernisation de Calais - Dunkerque
 - Raccordement ferroviaire du Port de Calais

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 17 - développement du fret ferroviaire
 contournement ferroviaire de Lille

grand projet 1 - aire métropolitaine de Lille :
 opération 1 - Etudier une meilleure jonction dans l'aire métropolitaine de Lille du réseau ferré français et du Réseau de l'Europe du NW
 Remisage des TGV

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 16 - modernisation du transport de voyageurs - Augmentation de la capacité de Lille Flandres

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 16 - modernisation du transport de voyageurs - Desserte TER aire urbaine centrale
 Modernisation SaintPol-sur-Ternoise - Béthune

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 16 - modernisation du transport de voyageurs - Desserte TER aire urbaine centrale
 Modernisation Lille - Lens

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 16 - modernisation du transport de voyageurs - Lille - Sambre - Avesnois

Electrification Boulogne-sur-mer - Rang-du-Fliers (CPER 2000 - 2007)

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 16 - modernisation du transport de voyageurs
 Saint-Pol-sur-Ternoise - Etaples

grand projet 1 - aire métropolitaine de Lille :
 opération 1 - Etudier une meilleure jonction dans l'aire métropolitaine de Lille du réseau ferré français et du Réseau de l'Europe du NW
 Bifurcation LGV au nord d'Arras

contournement ferroviaire de Lille
 Raccordement de Saint-Laurent-Blangy (CPER 2000 2007)

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 16 - modernisation du transport de voyageurs - Desserte TER aire urbaine centrale

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 17 - développement du fret ferroviaire
 contournement ferroviaire de Lille
 Modernisation du triage de Somain

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 17 - développement du fret ferroviaire
 contournement ferroviaire de Lille

grand projet 4 - le réseau ferré régional :
 opération 18 - développement de l'intermodalité voyageurs et fret
 Desserte ferroviaire de la plate-forme de Marquion

Légende

- Voie double non électrifiée
- Voie double électrifiée
- Voie unique non électrifié
- voie unique électrifiée
- TGV
- Opération inscrite au CPER
- Opération liée aux transports en commun en site propre (TCSP)

