

DÉLEGATION DE SERVICE PUBLIC  
BOULOGNE-SUR-MER / CALAIS

POUR LA MISE  
EN PLACE  
D'UN PORT  
UNIQUE

FÉVRIER 2015





Il y a maintenant plus de dix ans, nous avons su **ANTICIPER**, en esquissant ce qui avait vocation à devenir un jour Calais Port 2015. Année après année, nous avons précisé notre projet que la Région a pleinement soutenu dès 2007.

Nous avons décidé d'**INVESTIR**, à Boulogne-sur-Mer comme à Calais, pour renforcer nos places de leader dans les domaines de la pêche, de l'halioalimentaire et du trafic transmanche.

Il nous a fallu **RÉUNIR** des compétences complémentaires, qui se retrouvent dans la composition du Concessionnaire, constitué de la CCI Côte d'Opale, de la CCI de Région, de CDC Infrastructure et de Meridian, dans la présence du Grand Port Maritime de Dunkerque au sein de la Société de Projet, dans le choix du futur Concepteur Réalisateur, et dans l'association des salariés. Nous avons en effet voulu **ASSOCIER** ces derniers, car la réussite du plan de développement dépendra de leur engagement.

Nous avons choisi de faire des sites de Boulogne-sur-Mer et de Calais un modèle de développement durable pour traduire notre volonté de **PRÉSERVER** l'environnement.

La mise en place de la Délégation de Service Public (DSP) permettra ainsi de **DÉVELOPPER** l'économie de la Côte d'Opale comme celle de la région, par la création d'emplois et de recettes fiscales nouvelles pour les collectivités.

Il nous fallait pour cela **FINANCER** nos projets : Allianz-GI a accepté le principe de sa participation, pour le compte du groupe Allianz et d'investisseurs tiers, via la souscription d'une émission obligataire d'un montant de 525 M€, en complément de l'apport des investisseurs en fonds propres, de plus de 117 M€. Une participation de la BEI est également envisagée. Ces engagements nous ont permis de réduire le montant total des subventions publiques à 270 M€. De plus, l'Etat a décidé de participer au financement du port et l'Europe a affiché sa volonté d'en faire de même, ce qui diminuera davantage la part de la Région.

Toutes ces actions nous ont permis de franchir une étape décisive : **LE CONTRAT DE CONCESSION LANÇANT OFFICIELLEMENT LA NOUVELLE DSP A ÉTÉ SIGNÉ, TOUT COMME LE CONTRAT DE CONCEPTION RÉALISATION DE CALAIS PORT 2015. LA DÉCISION QU'A PRISE LA RÉGION EST UNE DÉCISION HISTORIQUE POUR LA CÔTE D'OPALE, POUR LE NORD-PAS DE CALAIS, POUR NOTRE PAYS ET POUR L'EUROPE.**

**Jean-Marc PUISSESSEAU**

*Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale  
Président de la Société d'Exploitation des Ports du Déroit*





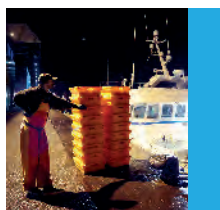
# ANTICIPER

## **Développer, cela signifie anticiper.**

Le Concessionnaire a conçu la stratégie de développement des deux ports comme celle d'un port unique, riche des potentialités de deux sites, permettant en anticipant l'avenir de maximiser à la fois les retombées économiques et la création d'emplois.

A ce titre, il s'est attaché :

- à favoriser un développement équilibré des deux ports ;
- à rechercher une complémentarité de leurs activités ;
- à rechercher plus globalement une complémentarité entre l'ensemble des ports de la Côte d'Opale et le Tunnel sous la Manche.



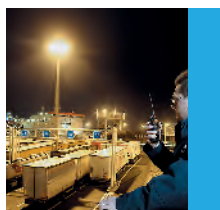
## LA STRATÉGIE PROPOSÉE À BOULOGNE-SUR-MER

**La stratégie proposée à Boulogne-sur-Mer repose sur trois axes principaux :**

- / Anticiper toutes les évolutions pour assurer un développement durable des activités et être un symbole des ports du futur ;
- / Développer l'économie touristique, notamment celle liée à la croisière et à la plaisance ;
- / Développer les activités halieutiques et pêche, ainsi que la logistique liée.

**5 mesures faciliteront la mobilisation optimale des acteurs :**

- ▶ Le renforcement des instances de concertation et de collaboration ;
- ▶ La capacité donnée aux acteurs locaux de conduire directement et immédiatement certaines actions, grâce à la subdélégation de nombreuses activités : commerce, croisière, aquaculture, construction navale ;
- ▶ Un recentrage de l'action du futur Concessionnaire : celui-ci se concentre sur le développement des activités pêche, halieutique, Capécure ;
- ▶ Le développement des autres activités : le Concessionnaire recherche en complément les possibilités de développement d'un trafic transmanche de passagers en haute saison, via un service de navires rapides complémentaire à l'offre développée à Calais, d'un trafic croisière, d'un trafic autoroute de la mer vers la Scandinavie et d'un trafic commerce conventionnel ;
- ▶ Une refonte du régime des AOT pour faciliter les investissements privés.



## LA STRATÉGIE PROPOSÉE À CALAIS

Le projet Calais Port 2015 est essentiel au plan européen. Il contribue au renforcement de l'intégration européenne par la réduction des goulots d'étranglement, au renforcement de la sécurité maritime par concentration des flux et rationalisation des navires, à la sécurisation des flux de marchandises, ou encore à la diminution de l'empreinte carbone.

Ce projet est tout aussi essentiel pour la survie du port de Calais. Il s'agit non seulement de renforcer la place de leader du port pour le trafic transmanche de passagers et de marchandises, mais surtout de réaliser des investissements sans lesquels l'attractivité du port serait gravement compromise.

### **L'infrastructure portuaire actuelle de Calais est en effet soumise à des contraintes qui affectent à la fois :**

- ▶ la capacité du port à accueillir des flux importants en provenance ou à destination de l'Europe continentale :
  - Forte concentration spatiale du trafic sur un môle transmanche de taille restreinte ;
  - Incapacité de l'infrastructure actuelle à faire face à l'augmentation de la taille et de la capacité des navires jusqu'à 230m, contrairement à Douvres ;
  - Postes qui atteignent déjà ponctuellement des pics de congestion et qui, dans les 5 à 10 ans à venir, atteindront une saturation freinant le développement de l'activité ;
  - Impératifs de maintenance et de renouvellement des équipements qui ne permettent pas de garantir un niveau de fluidité et de cadencement suffisant à moyen et long termes ;
  - Espaces de terre-pleins limités pour les flux transmanche comme pour un report modal significatif vers le ferroviaire.
- ▶ le développement d'autres activités existantes (import - export de voitures neuves) ;
- ▶ la conquête de nouveaux trafics en lien avec le cabotage intra-européen.

### **Le projet Calais Port 2015 est le seul à même de répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution des trafics grâce à :**

- des postes à quai adaptés aux futures générations de navires rouliers et ferries ;
- des surfaces à terre conséquentes et dédiées aux différents besoins ;
- à la desserte routière et ferroviaire performante ;
- des zones de circulation au sein du port. Il permet ainsi d'améliorer les conditions d'accessibilité (double accès), les capacités du port et la redondance des équipements. Il permet enfin d'anticiper les évolutions modales de transport intra-européen en favorisant les modes respectueux de l'environnement.



Galais 5







# INVESTIR

**Développer suppose d'investir.**

Le Concessionnaire propose un programme ambitieux mais réaliste d'investissements sur les deux sites de Calais et de Boulogne-sur-Mer.



## INVESTIR À BOULOGNE-SUR-MER

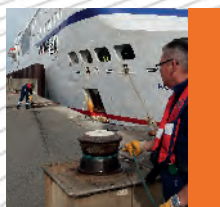
Les investissements principaux portent sur la remise à niveau des équipements de la filière halieutique, tant au niveau des services aux pêcheurs qu'à celui de la logistique des produits. Ils sont financés sur le budget de la concession et s'étalent de 2015 à 2025. Ils se décomposent ainsi :

- ▶ Des investissements durables permettant d'une part d'anticiper les besoins futurs d'avitaillement des navires de pêche et dispositifs de recharge en énergie innovants et d'autre part d'adapter les équipements pour réduire les rejets en mer ;
- ▶ Des investissements permettant de développer l'économie touristique, la plaisance et la croisière ;
- ▶ Des investissements visant à développer la pêche, Capécure et les activités halieutiques et logistiques ;
- ▶ Se rajouteront à ces investissements ceux réalisés directement par la Région.

Le total des investissements proposés directement par le Concessionnaire se monte à 108 M€. Se rajouteront à ce montant les investissements correspondant au volet développement durable, ceux liés à la plaisance, ou ceux réalisés directement par la Région dans le domaine des infrastructures. Au total, le Concessionnaire a chiffré à près de 260 M€ le montant des travaux susceptibles d'être réalisés sur le port de Boulogne-sur-Mer dans les dix ans à venir.



- ENERGIES DU FUTUR
- TRANSMANCHE : LIAISONS RAPIDES
- COMMERCE CONVENTIONNEL
- RORO ET FERROUTAGE
- CONSTRUCTION ET RÉPARATION NAVALE
- DÉVELOPPEMENT DES CROISIÈRES
- DÉVELOPPEMENT DE L'AQUACULTURE
- ACCOMPAGNEMENT DU DÉVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE
- VOIRIES, ESPACES PUBLICS ET SÉCURISATION DE CAPÉCURE
- SERVICES DE LOGISTIQUE DU FROID
- CHAÎNE DE LAVAGE DES COFFRES À POISSONS
- AVITAILLEMENT
- REVALORISATION DES FRICHES INDUSTRIELLES
- REMISE À NIVEAU DES ÉQUIPEMENTS DE PÊCHE
- ADAPTATION DE LA GARE ET DU BÂTIMENT COLLECTIF DE PÊCHE



## INVESTIR À CALAIS

L'offre du Concessionnaire est cohérente avec la situation actuelle de Douvres et les projets de ce port britannique. Elle est organisée en trois phases :

/ **Une phase 1** permettant la mise en service de trois postes transmanche et l'allongement du poste T1, financée par subventions, emprunt et fonds propres ;

/ **Une phase 2** pouvant intervenir au cours de la concession, permettant la mise en service de postes complémentaires, financée par la Capacité d'Auto Financement dégagée par le Concessionnaire si l'évolution du trafic le justifie ;

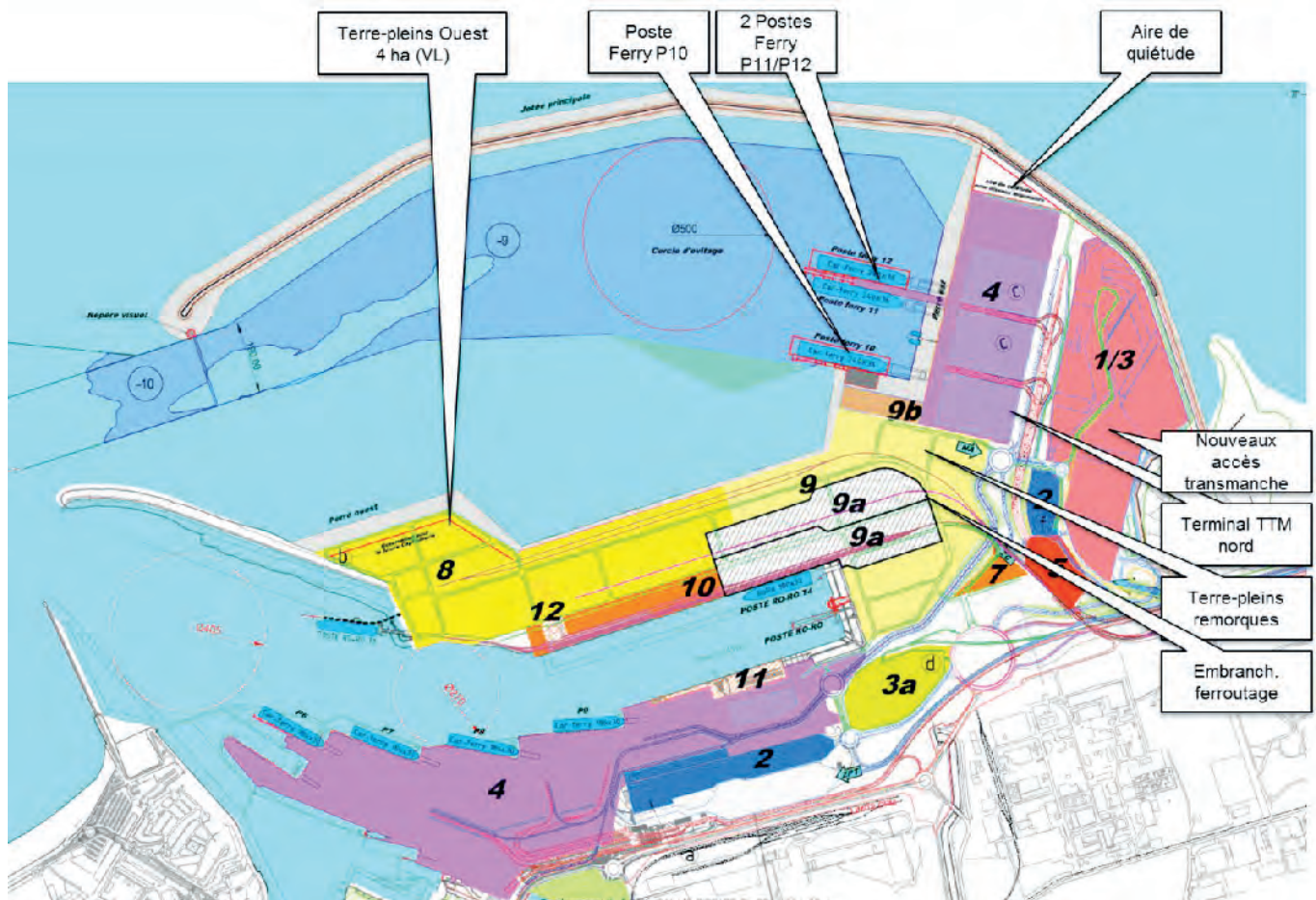
/ **Une phase 3** permettant de compléter les fonctionnalités du port à plus long terme.

### La phase 1 comprend :

- ▶ La création d'une nouvelle digue d'environ 3 km et d'un bassin de 110 ha, indispensables à tout développement du port de Calais ;
- ▶ La création de 44 ha de nouveaux terre-pleins par l'utilisation des matériaux de dragage du bassin, dans une logique d'équilibre déblai-remblai ;
- ▶ La construction de postes d'accostage pour maxi-ferries de dernière génération ;
- ▶ Les aménagements de desserte routière et ferroviaire associés ;
- ▶ Un terminal fer - route - mer au point de contact des futures Autoroutes de la Mer et Ferroviaires en provenance du sud de la France mais aussi du reste de l'Europe.

Les travaux de la phase 1 vont permettre :

- ▶ une meilleure opérabilité des terre-pleins transmanche Nord et connexion raccourcie avec le terminal existant ;
- ▶ une zone publique fret remodelée pour un plus grand linéaire de contrôle ;
- ▶ un équilibre des volumes de déblai et de remblai ;
- ▶ une optimisation coûts / fonctionnalité.



La première phase permet enfin de disposer d'un terminal transmanche de grande capacité : 650 000 m<sup>2</sup> dont 24 000 m linéaires de parkings de pré-embarquement. Les flux liés à l'activité transmanche sont réorganisés en profondeur pour les contrôles fret, les aires d'embarquement, les sorties ainsi que la liaison entre les deux terminaux transmanche. Le nouveau terminal transmanche Nord offre une capacité de pré stockage adaptée à l'évolution de la taille des ferries. Le rond-point transmanche Nord organise la distribution des flux transmanche entrants et assure l'interface avec le ferroutage et les autres trafics routiers.

Le coût des travaux de la phase 1 est estimé à 650 M€ (valeur 2013), auxquels il convient de rajouter :

- ▶ les travaux dans le bassin actuel correspondant à l'allongement du poste T1 ;
- ▶ l'assurance TRC ;
- ▶ les provisions pour risques.



# ÉQUILIBRER

## LES CONTRIBUTIONS PUBLIQUES

En tenant compte des dépenses d'infrastructure que prendra directement en charge la Région, comme celles qu'elle supportera dans le cadre de la fin de la concession et notamment de la reprise des emprunts, le montant total des contributions publiques dont bénéficiera le port de Boulogne de 2015 à 2025 devrait être de l'ordre de 284 millions d'euros. Il serait ainsi quasiment identique à celui dont bénéficierait le port de Calais au titre de Calais Port 2015.









# RÉUNIR

**Pour développer, il faut savoir réunir des compétences complémentaires.**

Cette complémentarité se retrouve dans la composition du Concessionnaire, dans le choix du futur Concepteur Réalisateur et dans l'association des salariés.



## LA CCI CÔTE D'OPALE

Née de la fusion le 1er janvier 2011 des CCI de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque, elle exploite depuis plusieurs décennies les ports de Boulogne et Calais. Elle développe une expertise unique dans deux domaines : le trafic Transmanche et la pêche. Calais est le 1er port continental pour les échanges avec la Grande-Bretagne. Boulogne-sur-Mer est le 1er port de pêche français et une place européenne pour la transformation des produits de la mer.



## LA CCIR NORD DE FRANCE

La stratégie de la CCI Nord de France est de créer un "espace portuaire Nord de France". Placée sous la tutelle de l'Etat, elle fédère les quatre CCI territoriales qui la composent. Elle contribue au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au soutien des entreprises.



## CDC INFRASTRUCTURE

CDC Infrastructure, filiale à 100 % de la Caisse des Dépôts, investit à long terme en fonds propres dans des actifs essentiels pour le développement économique et l'attractivité du pays : voies ferrées à grande vitesse, réseaux de tramways, ports, aéroports, autoroutes, réseaux d'énergie, équipements de gestion de l'eau et des déchets. Elle joue un rôle essentiel dans le financement des infrastructures en France.



Meridiam est une société française spécialisée dans l'investissement et la gestion d'actifs dans les infrastructures au service de la collectivité. Meridiam développe, finance, construit et gère des infrastructures de transport, des équipements sociaux et éducatifs, des édifices au service du public, des infrastructures de services en réseau. Grâce à l'engagement de ses actionnaires de rester au moins 25 ans dans les projets où ils investissent, Meridiam est un investisseur de très long terme, véritable partenaire du développement des territoires.



## LE GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Le Grand Port Maritime de Dunkerque est le 7<sup>ème</sup> port du Range nord européen, le 2<sup>ème</sup> port français pour les échanges avec la Grande-Bretagne. La participation du Grand Port Maritime de Dunkerque au projet s'inscrit dans une logique de coopération interportuaire, de complémentarité des ressources et des expertises opérationnelles, techniques et de promotion pour le développement de la façade portuaire de la Côte d'Opale. Le Grand Port Maritime de Dunkerque est actionnaire de la société de projet.

Allianz Global Investors (Allianz-GI) est une société d'investissement internationale multi-classe d'actifs, filiale du groupe d'assurance et de services financiers Allianz. Allianz-GI gère 386 milliards d'euros d'actifs<sup>1</sup> pour le compte d'investisseurs institutionnels et privés. C'est l'une des premières sociétés de gestion d'actifs à avoir monté une équipe dédiée à la dette d'infrastructure, en septembre 2012. Cette expertise permet aux investisseurs institutionnels, tels que les fonds de pension et les assureurs, de réaliser des investissements de long terme dans des projets d'infrastructures. Allianz-GI a investi pour le compte de ces investisseurs plus de 2,7 milliards d'euros répartis sur douze projets dans huit pays européens (dont deux en France).

## LE GROUPEMENT CONCEPTEUR-RÉALISATEUR

En France et à l'international, **Bouygues Travaux Publics** réalise des infrastructures de transport, des ouvrages d'art ainsi que des travaux souterrains, à travers la mise en oeuvre de grands projets complexes à forte valeur ajoutée. Avec plus de 150 ans d'histoire, **Spie batignolles** est un opérateur global des travaux publics et du bâtiment. Le **groupe Jan De Nul** est le leader mondial du dragage par une expertise acquise sur les chantiers maritimes du monde entier.



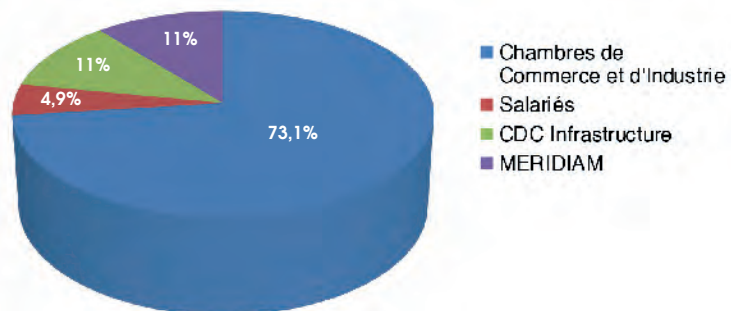
## ET LES SALARIÉS

Les salariés des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais détiendront près de 5% du capital de la société d'exploitation.

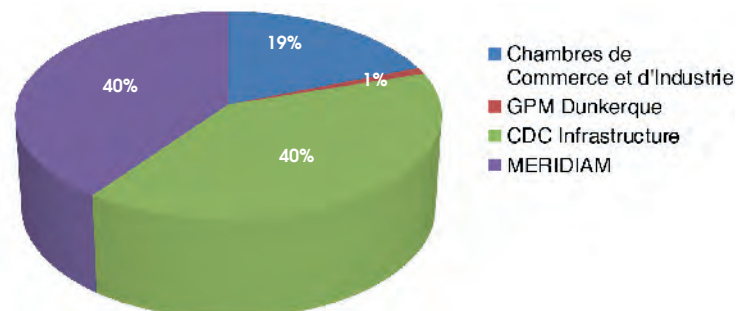
### LA PLACE DE CHAQUE ACTEUR DANS CHAQUE SOCIÉTÉ :

La mise en oeuvre de la future délégation reposera sur deux sociétés, la **société concessionnaire** chargée d'exploiter les deux sites de Boulogne-sur-Mer et de de Calais, et la **société de projet** chargée de financer, réaliser et entretenir Calais Port 2015.

ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION



ACTIONNARIAT DE LA SOCIÉTÉ DE PROJET



# CALAIS PORT 2015





Copyright : ©B'nT Communication 2014 / port de calais



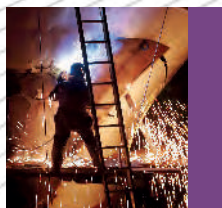




# ASSOCIER

**Les salariés des sites de Boulogne-sur-Mer et de Calais seront les premiers acteurs du futur port unique.**

La réussite du plan de développement dépendra de leur engagement. Ce dernier conditionne le succès de la future Délégation de Service Public.



## CONJUGUER **RESPECT DES SALARIÉS** ET AMÉLIORATION DE LA COMPÉTITIVITÉ

**Le Concessionnaire attributaire de la nouvelle DSP s'est notamment engagé à :**

- ▶ Reprendre à la date de transfert de l'exploitation l'ensemble des personnels employés par la CCICO pour les ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais ;
- ▶ Ne procéder à aucun licenciement économique ;
- ▶ Attribuer aux salariés du port unique près de 5% du capital de la société concessionnaire ;
- ▶ Adapter les effectifs aux contraintes liées à la compétitivité comme au financement du port par une refonte de l'organisation, la mise en place d'outils modernisés et d'actions de formation renforçant les compétences des personnels ;
- ▶ Conduire cette adaptation au rythme des départs naturels. La combinaison de la pyramide des âges, des possibilités du personnel à bénéficier des mesures liées à la pénibilité et à la mise en œuvre des plans Amiante 1 et 2 et du turnover permettra d'atteindre l'effectif cible sans aucun recours à des licenciements ;
- ▶ Accompagner le développement et la formation des agents actuellement employés sur le périmètre de la concession afin de permettre à chacun de conserver son emploi et de s'adapter à l'évolution du port : la réalisation de Calais Port 2015 nécessite de s'adapter aux évolutions du trafic, et rend indispensable une adaptation de l'organisation à l'environnement futur.

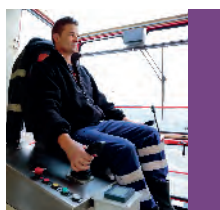




## S'ENGAGER

Notre offre décline neuf axes de travail :

- / **Prévoir** au mieux les compétences et les effectifs dont auront besoin les ports de demain ;
- / **Organiser** le temps de travail pour répondre aux pics d'activité ;
- / **Externaliser** les compétences n'appartenant pas à notre cœur de métier ;
- / **Former** les collaborateurs au plus près des besoins, en privilégiant la polyvalence et en mettant notamment en place des parcours de formation sanctionnés par un diplôme ;
- / **Favoriser** l'évolution des hommes, valoriser leurs parcours, grâce à des entretiens annuels sur mesure ;
- / **Mettre en place** des avantages sociaux et une participation renforcée aux résultats de la société ;
- / **Prévenir** la pénibilité du travail et préserver la santé ;
- / **Moderniser** le dialogue social ;
- / **Encourager** la mixité, en matière de parité, pour l'accès à la formation professionnelle et à la promotion, en matière de handicap, ou à destination des seniors.



## ASSOCIER LES AGENTS À LA RÉALISATION DE CALAIS PORT 2015

**Le Concepteur Réalisateur utilisera les moyens de manutention du port de commerce existant (dockers et grutiers) pour charger ses navires, à concurrence de 500 000 tonnes de matériaux.** Cette utilisation supposera que le chantier soit approvisionné par voie terrestre en matériaux nécessaires à la construction des ouvrages de protection du futur port, sous réserve que :

- ▶ les conditions économiques et les cadences proposées soient compatibles avec le Prix du Contrat ;
- ▶ les délais de mise en œuvre de la manutention ne soient pas susceptibles de retarder le respect du calendrier d'exécution.

**UN PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LES ORGANISATIONS SYNDICALES ET LA CCICO  
A PERMIS DE CONCRÉTISER CES DIFFÉRENTS ENGAGEMENTS.**



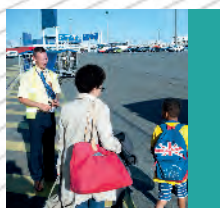
BLACK WATCH



# PRÉSERVER

**La nouvelle DSP offre une occasion unique :**

Faire des sites de Boulogne-sur-Mer et de Calais un modèle de développement durable. C'est le sens des engagements pris par le Concessionnaire.



## GARANTIR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE **DANS UN MODÈLE ÉCONOMIQUE NOVATEUR**

Les axes stratégiques du Concessionnaire viseront à :

- ▶ Obtenir la satisfaction de ses clients, usagers et utilisateurs ;
- ▶ Protéger la santé et garantir la sécurité des biens et des personnes ;
- ▶ Préserver l'environnement et le cadre de vie de chacun ;
- ▶ Assurer attractivité, soutien à l'initiative et à l'innovation ;
- ▶ Assurer développement et bien-être au service de la performance collective ;
- ▶ Adopter un comportement éthique, responsable et citoyen.



## CERTIFIER **LES ENGAGEMENTS**

Le Concessionnaire s'engage, au cours des 3 premières années de la nouvelle concession, à :

- ▶ Maintenir et déployer la certification « Ecoports » sur les deux sites ;
- ▶ Être certifié sur les systèmes de management de la qualité (ISO 9001), de la sécurité des denrées alimentaires (ISO 22000), de l'environnement (ISO 14001) et de la santé sécurité au travail (OHSAS 18001).

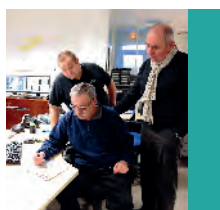
Par la suite, nous évaluerons notre responsabilité sociétale et notre capacité à dialoguer avec toutes les parties prenantes (ISO 26000).



## METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION DÉVELOPPEMENT DURABLE

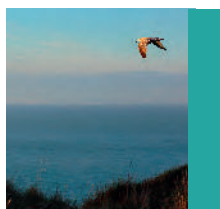
Un Plan d'Action de Développement Durable présentera l'ensemble des actions correspondant aux axes stratégiques, organisées en dix thématiques :

- ▶ Améliorer le système de management ;
- ▶ Favoriser la réduction des émissions atmosphériques ;
- ▶ Préserver la qualité de l'eau ;
- ▶ Favoriser l'intégration des ports dans la ville ;
- ▶ Maintenir les continuités et les équilibres écologiques ;
- ▶ Traiter et valoriser tous les déchets ;
- ▶ Lutter contre les discriminations ;
- ▶ Assurer des conditions de travail, de santé et de sécurité satisfaisantes ;
- ▶ Favoriser le développement personnel, l'acquisition et le renforcement des compétences ;
- ▶ Constituer une communauté portuaire d'objectifs et de moyens.



## FAVORISER L'ENGAGEMENT PERSONNEL

Parce que les hommes et femmes qui travaillent au sein des sites de Boulogne-sur-Mer et de Calais constituent leur richesse et leur force, et parce que le succès passe par chacun d'entre eux, nous attendons un engagement de chacun, à tous les niveaux de notre organisation, pour démontrer l'unité de nos buts et de nos orientations, et la transparence de nos décisions.



## SIGNER UNE CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Dans la continuité de la politique active de développement durable du port, nous nous engageons à contribuer activement à la mise en place d'une Charte du Développement Durable qui fédèrera les actions de l'ensemble des intervenants portuaires.

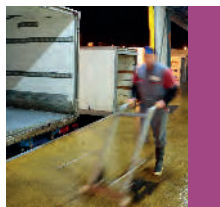




# DÉVELOPPER

La mise en place de la DSP présente une importance déterminante pour l'économie de la Côte d'Opale comme pour celle de la région.

**Elle permettra la création d'emplois et de recettes fiscales pour les collectivités.**



## CRÉER DE **NOUVEAUX EMPLOIS**

/ **Pour le Boulonnais**, les actions proposées permettront de renforcer l'emploi des filières pêche et halieutiques et de prévenir tout risque de délocalisation des activités.

/ **Pour le Calaisis**, elles se traduiront par la création de près de 2 000 emplois.

- Les travaux de 2015 à 2020 permettront la création de 2 000 emplois directs et indirects par an pendant cinq ans ;
- La mise en service du nouveau port devrait représenter, à l'horizon 2035, plus de 1 700 emplois directs, indirects et induits supplémentaires.





# APPORTER DE NOUVELLES RECETTES AUX COLLECTIVITÉS LOCALES

La mise en œuvre de la DSP apporterait de nouvelles ressources aux collectivités locales comme à l'Etat. Aujourd'hui, seul le port de Calais paye la taxe foncière. Tous les autres impôts sont de nouveaux impôts.

Bénéficiaire	Nature des impôts	Montant sur la durée du contrat	Total
Communes et EPCI de Boulogne-sur-Mer et de Calais	CVAE (cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises)	65 M€	434 M€
	CFE (cotisation foncière des entreprises)	176 M€	
	Taxe foncière	193 M€	
Département du Pas-de-Calais	CVAE (cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises)	118 M€	206 M€
	Taxe foncière	88 M€	
Région Nord-Pas-de-Calais	CVAE (cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises)	61 M€	61 M€
Etat	Impôts sur les sociétés	2 160 M€	2 303 M€
	Contribution sur les dividendes	111 M€	
	Organic	32 M€	

TIGER'S 2	BAR	ENT A	31	2	44,0
STE MARIE	BAR	ENT A	22	16	320,0
STE MARIE	BAR	ENT A	13	2	42,0
STE MARIE	BAR	ENT A	12	6	132,0

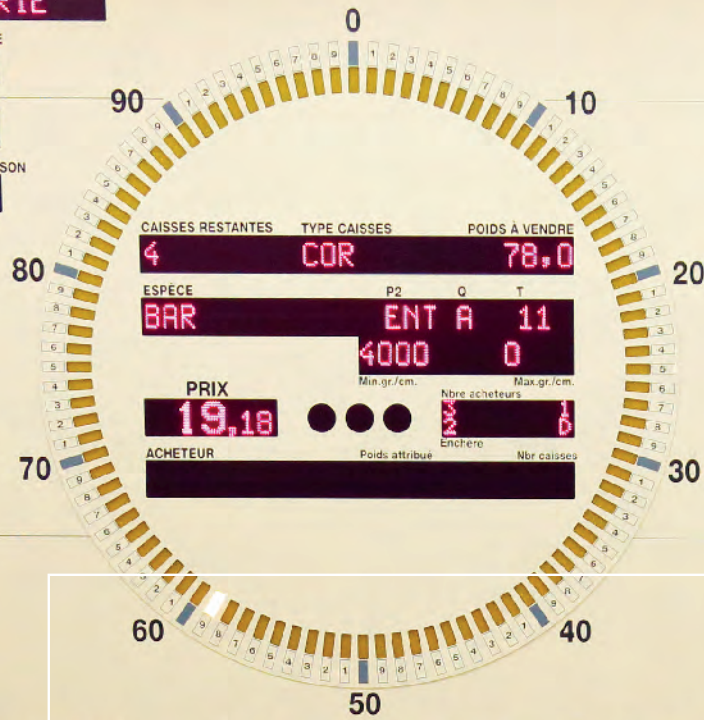
PASCAL	PLIE	ENT A	30	1
PASCAL	PLIE	ENT A	20	1
PASCAL	PLIE	ENT A	10	1
PAK DEI	PLIE	ENT A	40	1
ST JOSSE 4	LIMANDE	ENT A	20	65

BATEAU  
STE MARIE

PRIX DE BARRAGE  
8,00

PRIX DE RETRAIT  
0,50

HEURE DE LIVRAISON

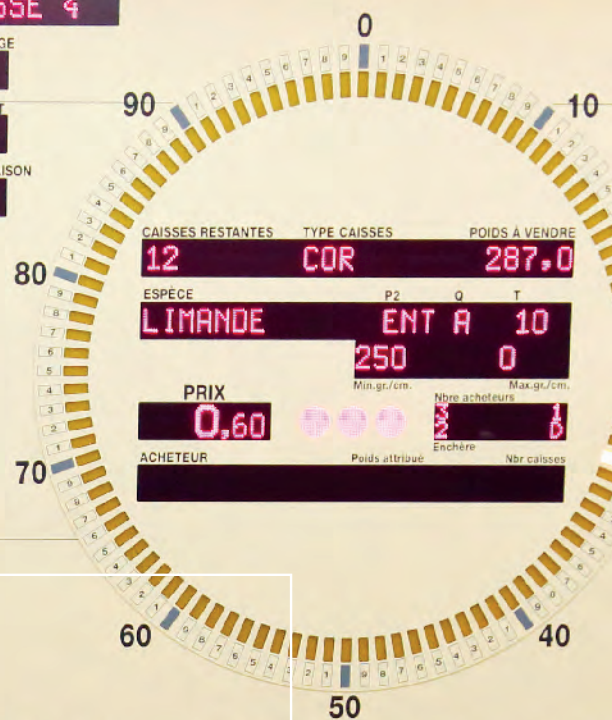


BATEAU  
ST JOSSE 4

PRIX DE BARRAGE  
0,60

PRIX DE RETRAIT  
0,50

HEURE DE LIVRAISON



BATEAU	ESPECE	P2	Q	T	POIDS	ACHETEUR	PRIX
LOUVE SENI	BAR	ENT A	22		2,0	MARTIN	8,50
ST JOSSE 4	BAR	ENT A	22		5,0	JACK	13,02

BATEAU	ESPECE	P2	Q	T	POIDS	ACHETEUR	PRIX
ST JOSSE 4	LIMANDE	ENT A	10		25,0	COBOMA	0,60
ST JOSSE 4	LIMANDE	ENT A	10		25,0	CAP. HOUAT	0,60





# FINANCER

Les investissements prévus dans le cadre de la concession sont essentiellement financés par les recettes d'exploitation. Le montant total des subventions versées par l'Europe, l'Etat et la Région est de 270 M€.

## ■ LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DU SITE DE BOULOGNE-SUR-MER

Le financement des investissements de Boulogne-sur-Mer sera arrêté après concertation avec les collectivités locales. Il comprendra :

- ▶ Les investissements réalisés directement par la Région, notamment dans le domaine des infrastructures ;
- ▶ Les investissements réalisés directement par les collectivités du Boulonnais, par exemple pour la plaisance ;
- ▶ La participation du Concessionnaire ;
- ▶ Les subventions apportées par l'Europe, l'Etat, la Région et les autres collectivités locales.

## ■ LE FINANCEMENT GLOBAL DE CALAIS PORT 2015

Il repose sur trois piliers :

- / L'engagement des actionnaires à hauteur de 92 M€ ;
- / L'engagement de principe d'Allianz-GI, pour le compte de sociétés du groupe Allianz et d'investisseurs tiers, à hauteur de 525 M€ ;
- / Des subventions publiques à hauteur de 270 M€.

## ■ LE NIVEAU DES FONDS PROPRES DES SOCIÉTÉS DE PROJET ET D'EXPLOITATION

- ▶ Le montant des fonds propres de la Société de Projet sera de 92,6 M€ ;
- ▶ Le montant des fonds propres de la Société d'Exploitation sera de 24 M€.

## ■ LE MONTANT TOTAL DES SUBVENTIONS DE CALAIS PORT 2015

Le montant total des subventions susceptibles d'être versées par l'Europe, l'Etat et la Région a été ramené à 270 M€ courants. Cette évolution a été rendue possible par :

- ▶ La baisse des coûts du projet, proposée par les CCI ;
- ▶ Une mobilisation optimisante des subventions pendant la durée des travaux ;
- ▶ Un recours plus important à l'emprunt accepté par Allianz-GI ;
- ▶ Un recours plus important aux fonds propres accepté par les investisseurs.

Les concours publics seront versés directement par la Région à la Société de Projet selon l'échéancier suivant, la Région assurant le fronting des subventions de l'Etat et de l'Europe :

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| • 2015 : 31 M€.   | • 2018 : 47,8 M€. |
| • 2016 : 47,8 M€. | • 2019 : 47,8 M€. |
| • 2017 : 47,8 M€. | • 2020 : 47,8 M€. |

## ■ LA PARTICIPATION DE L'EUROPE À CALAIS PORT 2015

Le dossier de Calais a déjà fait l'objet d'une première subvention dans le cadre du dossier BRIDGE déposé conjointement par les ports de Calais et de Douvres. La Commission Européenne a reconnu l'importance européenne du projet. Le montant définitif de la subvention sera le fruit du prochain appel à projet.

## ■ LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT À CALAIS PORT 2015

Bien que le port de Calais soit un port décentralisé, l'Etat a confirmé de manière exceptionnelle son accord de principe pour participer au financement de Calais Port 2015.

Le projet Calais Port 2015 a été par ailleurs reconnu par l'Etat comme un des projets majeurs du futur programme européen d'un montant de 300 milliards d'euros.

## ■ LA PARTICIPATION DE LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT À CALAIS PORT 2015

Le Concessionnaire prévoit la mise en place d'un mécanisme de garantie, les « Project Bonds Credit Enhancement ».

L'activation du PBCE serait possible une fois la construction achevée, pendant la période de remboursement des obligations projet.

## ■ LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITÉS DU PAS-DE-CALAIS AU FINANCEMENT DE CALAIS PORT 2015

La Communauté d'agglomération du Calaisis a accepté de participer à hauteur de 12 M€ au financement de la nouvelle infrastructure. Le Département du Pas-de-Calais a lui aussi donné un accord de principe pour participer financièrement à l'investissement.

## ■ LE REMBOURSEMENT DES SUBVENTIONS APPORTÉES À CALAIS PORT 2015

Le Concessionnaire s'est engagé à mettre en place un mécanisme permettant de rembourser à la Région, dans la durée de la concession, les subventions versées pour la mise en œuvre de la DSP.

- ▶ Nous proposons de verser au concédant 50% des résultats de la Société Concessionnaire quand ils dépassent ceux prévus dans notre budget prévisionnel ;
- ▶ En complément, la Société de Projet, chargée de la réalisation de Calais Port 2015, reversera à la Région une partie importante de ses résultats, et ce dès la 31<sup>ème</sup> année. Le montant total prévisionnel est de 1,2 milliard d'euros courants.





---

## CONTACT

**ISABELLE FAUQUET**

**Chargée de communication / Relation presse**

tel : +33 (0) 3 21 46 29 10 - port : +33 (0) 7 85 54 04 47

