



POSE DE LA 1^{ÈRE} PIERRE CALAIS PORT 2015



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Genèse du projet

Imaginé dès 2002, à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais alors concessionnaire du Port et fortement porté par la Région Hauts-de-France, le projet Calais Port 2015 entre aujourd'hui dans sa phase de réalisation. Il est le fruit d'un long travail de femmes et d'hommes qui ont œuvré ensemble pour bâtir le port transmanche de demain. Premier chantier maritime d'infrastructures prioritaires de l'Union européenne, Calais Port 2015 a été pensé pour répondre à un double défi :

- accueillir les futures générations de ferries et de rouliers
- faire face à l'augmentation des trafics attendue à l'horizon 2020 / 2025

Calais Port 2015 permettra d'adapter les infrastructures et les équipements portuaires actuels aux navires de nouvelle génération ainsi qu'aux nouvelles données du trafic maritime calaisien.

Bâtir un port industriel qui soit un modèle de développement durable et respectueux de l'environnement était également une volonté forte partagée par le concessionnaire et le propriétaire. Eco-conçu, Calais Port 2015 respecte strictement les engagements de préservation de la flore et de la faune pris par la Région Hauts-de-France lors de l'enquête publique et devant le Conseil National de la Protection de la Nature.

sommaire

- 4 CALAIS PORT 2015, LES CHIFFRES**
- 6 BÂTIR AUJOURD'HUI
LE PORT TRANSMANCHE DE DEMAIN**
- 8 DES AMÉNAGEMENTS D'ENVERGURE**
garants de la place de leader du Port Boulogne Calais sur le transmanche maritime
- 10 LES ENJEUX DURABLES**
intégrés au projet dès sa conception
- 12 LE CALENDRIER DU PROJET**
- 14 FINANCEMENT DU PROJET**
et structure contractuelle
- 16 UN PROJET CONSTRUIT EN PARTENARIAT**
avec des acteurs privés et publics de premier plan
- 18 CONTACTS**

Les chiffres-clés du port de Calais

Le Port de Calais

1^{er} port
de passagers
d'Europe continentale

- 9,8 millions de passagers* transitent par le port de Calais
- 1,8 million de poids lourds* utilisent le port

4^e port
de marchandises
français

- 41,5 millions de tonnes de fret* transitent sur le port de Calais

2^e port Roro
(Roll on - Roll off)
d'Europe

- 43 kilomètres séparent le port de Calais et le port de Douvres. Ce qui représente la plus courte distance entre le continent et le Royaume-Uni et une accessibilité autoroutière exceptionnelle.

Calais Port 2015

● **863 millions d'euros**
d'investissements totaux

● **2 000 emplois** directs, indirects et induits générés au plus fort de l'activité du chantier Calais Port 2015

● **Un bassin de 90 hectares navigables**

● **Création d'une nouvelle digue**
d'environ 3 kilomètres

● **Plus de 15 000 Xblocs®** prévus pour la construction de la digue. Des Xblocs® qui pourront aller, à la fin du chantier, **jusqu'à 25 tonnes l'unité.**

● **3 postes de ferries** créés

● **65 hectares de terre-pleins** aménagés dont 45 hectares gagnés sur la mer.

* chiffres de 2015



Bâtir aujourd'hui le port transmanche de demain

Soutenu par la Région Hauts-de-France, propriétaire du Port Boulogne Calais, le projet Calais Port 2015 est un des chantiers d'infrastructure français les plus importants de la décennie, tant par le défi technique qu'il constitue que par le montant des investissements nécessaires à sa réalisation.

Anticiper les nouveaux besoins

Le port de Calais est le premier port de passagers français, quatrième port de marchandises français, deuxième port RoRo européen. Il accueille près de 10 millions de passagers et 41,5 millions de tonnes de fret par an.

Il bénéficie d'atouts considérables, parmi lesquels la plus courte distance entre le continent et le Royaume-Uni (43km), la cadence de rotations de ferries la plus

importante sur le transmanche, une accessibilité autoroutière exceptionnelle ainsi qu'une attractivité importante, due à la présence conjointe du Tunnel sous la Manche et du port.

Avec une croissance du trafic transmanche attendue de 40%, le port était susceptible d'être saturé à l'horizon 2020 : c'est à ce défi que répond Calais Port 2015. Le Port de Douvres connaît la même dynamique et a déjà engagé un programme de développement de sa capacité d'accueil (Western Docks Revival Project).

Une triple ambition pour Calais Port 2015

Calais Port 2015 permet la réalisation de trois objectifs majeurs :

- Accompagner l'accroissement des trafics terre/mer prévus et proposer des infrastructures intermodales associant le rail, la route et la mer ;
- Accueillir les futures générations de ferries (jusqu'à 240 mètres, contre 213 mètres actuellement) et de navires rouliers ;
- Être en cohérence avec les nouvelles normes environnementales internationales, notamment la nécessité de réduire les émissions des navires.

Calais Port 2015 : un projet ambitieux d'ampleur européenne

Les investissements réalisés dans le cadre de Calais Port 2015 permettront à terme de doubler la capacité d'accueil du port de Calais. L'ambition partagée par tous les partenaires du nouveau port est tout simplement de doter la nouvelle place portuaire des moyens d'envisager sereinement les cinquante prochaines années. En effet, les nouveaux équipements se veulent flexibles, modulables et respectueux de l'environnement. La construction à proprement parler a débuté en 2015 pour une livraison du nouvel équipement prévue en 2021.



Des aménagements d'envergure garants de la place de leader du Port Boulogne Calais sur le transmanche maritime

La digue

La construction de la digue est le fil rouge de la réalisation de l'extension du port de Calais. Démarrée en 2016, la nouvelle digue du port de Calais sera achevée en 2021.

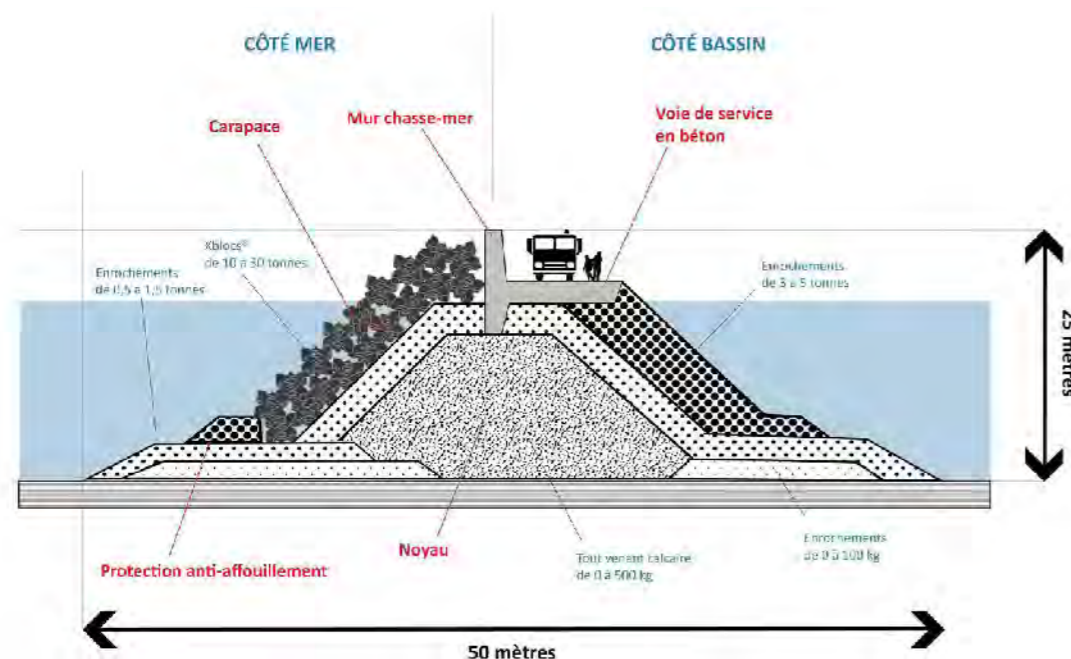
Le projet consiste à réaliser une digue d'environ trois kilomètres, à terrasser par dragage le fond du futur bassin, et à utiliser les matériaux issus de ces dragages pour construire de nouveaux terre-pleins gagnés sur la mer en les stockant derrière des digues provisoires.

La digue principale servira à protéger la navigation et les équipements du port, à l'intérieur d'un bassin de 90 ha. Sa carapace composée de Xblocs® est conçue pour résister aux tempêtes et à la montée des eaux dans les cent prochaines années.

Le bassin

Si la digue permet de ceinturer le bassin tout en le protégeant des courants, des houles et des tempêtes, le bassin permettra l'accostage et les manœuvres de ferries de 240 mètres de long, mais également d'autres types de navires pouvant excéder cette taille. Le bassin abrite ainsi plusieurs zones d'évitage, permettant à plusieurs navires de manœuvrer en même temps.

Le port étant construit pour le très long terme, la forme et la profondeur du bassin ont été imaginées pour accueillir des navires plus volumineux, moins consommateurs d'énergie et plus confortables. Ces unités restent à construire, mais elles permettront aux compagnies transmanche d'accompagner la croissance des trafics, tout en rationalisant leur flotte.



3 postes ferries de grande capacité

La conception des postes ferries leur permettra d'accueillir des navires de 240 mètres de long, 36 mètres de large et 7 mètres de tirant d'eau. En adaptant à très long terme la longueur du front d'accostage et la capacité des défenses, des unités encore plus grandes pourraient être reçues.



Les aménagements de la plate-forme

Le sable issu des dragages du bassin et du terrassement de la grande digue sera mis en œuvre derrière les digues provisoires pour réaliser les remblais des plates-formes.

Une fois les plates-formes réalisées, elles accueilleront les différentes activités portuaires : des parkings de pré-embarquement de véhicules pour les ferries (représentant un linéaire de 24 km), des zones de contrôles, des bâtiments. Le port de Calais prévoit de développer les espaces dédiés aux remorques non-accompagnées et bien sûr aux activités de fret ferroviaire.

Le projet tient également compte des possibilités futures d'exploitation à long terme. De nouveaux terre-pleins et de nouveaux postes à quais pourront en effet être construits lors des phases ultérieures de développement.

Les enjeux durables

intégrés au projet dès sa conception

.....

Dès les premières ébauches de Calais Port 2015, les problématiques environnementales ont été intégrées dans la conception.

Hydro-sédimentologie

L'extension du port en mer posait la question des impacts potentiels du projet sur les courants, les houles, le transport de sédiments et les modifications de la morphologie des fonds et du littoral. Des modélisations numériques ont notamment permis d'apprécier les conséquences du projet sur l'évolution des habitats marins et littoraux et les risques littoraux (recul du trait de côte et submersion marine). Le profil de la digue a ainsi été optimisé pour réduire considérablement ces impacts.

Enjeux écologiques

Les emprises terrestres et maritimes du projet, les nuisances potentielles du chantier (bruits terrestres et sous-marins, dragages) et de la future exploitation sont autant d'éléments susceptibles d'affecter directement ou indirectement les enjeux écologiques situés à proximité (habitats dunaires, flore protégée, oiseaux

fréquentant le port et ses abords, colonie de phoques, habitats et espèces "Natura 2000"...). Un inventaire faune, flore et habitats exhaustif a donc été mené sur plus d'une année afin de caractériser précisément ces enjeux et de les prendre en compte dans la conception : méthodes de construction adaptées, zones de quiétude pour oiseaux, écohabitats pour la faune marine.

Cadre de vie

Les espaces situés à proximité du port et des infrastructures de transports y menant sont notamment sensibles aux nuisances acoustiques et à la qualité de l'air. Des mesures et des simulations acoustiques ainsi que des expertises sur la qualité de l'air ont été menées afin d'apprécier les conséquences de l'augmentation du trafic routier et ferroviaire, mais aussi celle de l'éloignement d'une partie du trafic maritime dans le nouveau bassin.

À l'issue de l'Enquête publique, un certain nombre de mesures d'atténuation, de compensation ou d'accompagnement ont été décidées, dont voici les plus significatives :

Mesures d'atténuation

- Ajustement du plan masse pour réduire les impacts hydrosédimentaires, les besoins de dragage et l'emprise sur les milieux dunaires et espèces protégées.
- Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace pour limiter le dérangement des mammifères marins et oiseaux situés à proximité (période d'allaitement, nidification).
- Préservation de zones favorables à la nidification des oiseaux sur les plates-formes portuaires pendant les travaux et l'exploitation du futur port.
- Déplacement d'espèces végétales patrimoniales situées dans l'emprise du projet.
- Mise en place d'un plan lumière adapté pour limiter la pollution lumineuse.
- Mesures pour assurer des pratiques environnementales pendant le chantier.
- Construction et consommation énergétique (performance environnementale des bâtiments).

Mesures de compensation

- Gestion d'un site de compensation à fort potentiel écologique situé à proximité immédiate du projet :
 - Préservation des communautés biologiques
 - Restauration des milieux dégradés
- Étude sur l'aménagement de récifs artificiels intégrés à la digue propices à la fixation de communautés marines

Mesures d'accompagnement

- Suivi de la qualité des eaux littorales (sur 5 ans).
- Suivi scientifique des espèces (sur 15 ans).
- Site d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants sur la future jetée.
- Gestion écologique du domaine portuaire non aménagé.
- Suivi de la qualité de l'air (station et modélisation).
- Suivi du contexte sonore à proximité des zones sensibles.

Le calendrier du projet

Fin 2009

Un débat public est organisé par la Région Hauts-de-France. La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) conclut à **“un projet utile, voire indispensable au développement du Calaisis et des Hauts-de-France”**

Février 2012

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête émet **un avis favorable**. La dernière autorisation nécessaire au lancement des travaux est délivrée par l'Etat en juillet 2014. Chaque étape du projet a fait l'objet d'un avis favorable des Conseils Portuaires de Boulogne-sur-Mer et de Calais

15 février 2012

Avis d'appel public à la concurrence

30 janvier 2015

Délibération de la Région Hauts-de-France réunie en séance plénière désignant la Société d'Exploitation des Ports du Déroit comme concessionnaire des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais

19 février 2015

Signature du nouveau Contrat de Concession des ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer qui deviennent un port unique.

13 juillet 2015

Bouclage du financement par la Société des Ports du Déroit, nouveau maître d'ouvrage du projet

22 juillet 2015

Transfert de l'exploitation au nouveau concessionnaire

Les prochaines grandes étapes du projet

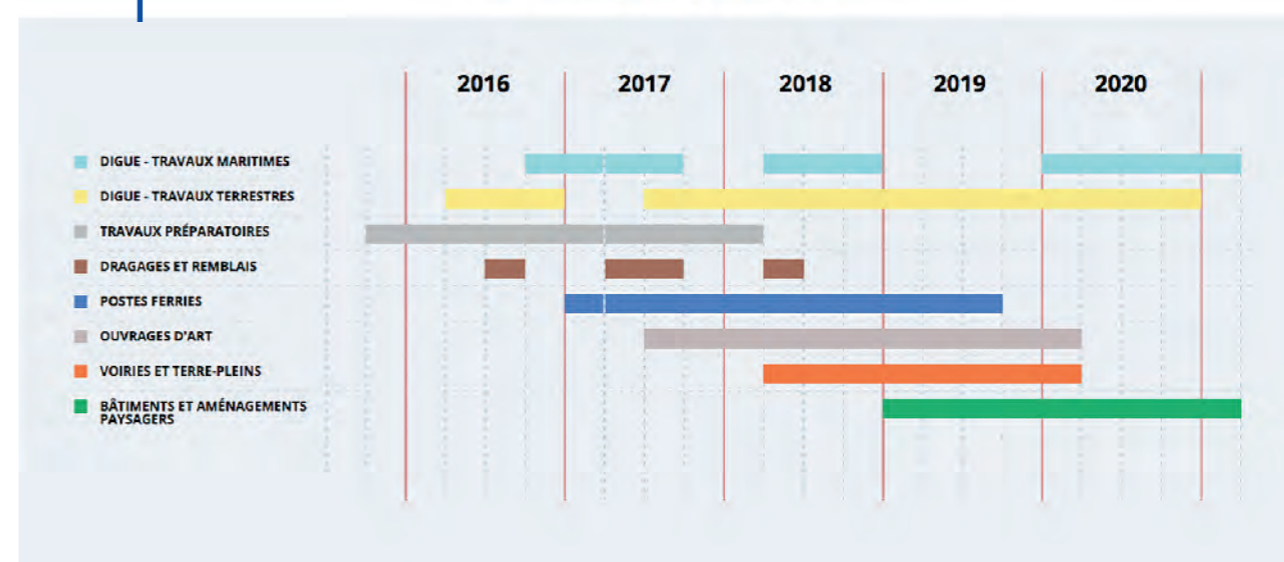
Calais Port 2015 sera livré en janvier 2021

dans le cadre d'un contrat à délais garantis.

Le planning du chantier est une succession de tâches : les études, les dragages, la mise en œuvre de la digue, le remblaiement des terre-pleins, la construction des réseaux, des bâtiments, des voiries. La tâche critique de cette opération, autrement dit la tâche incompressible qui durera tout le long des cinq années, est la construction de la digue. Cette durée a été déterminée par rapport aux volumes de matériaux à mettre en œuvre. La construction de la digue se fait progressivement depuis la terre vers son extrémité en mer.



LES GRANDES ÉTAPES DU CHANTIER



Un montage juridique et financier innovant

Financement du projet et structure contractuelle

Un montage novateur pour un projet hors norme

L'innovation contractuelle porte sur la séparation entre, d'une part, les risques de trafic et d'exploitation et d'autre part, les risques de financement, construction et maintenance liés au projet d'infrastructure publique. La Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD), a contractualisé avec la Société des Ports du Détroit (SPD), société dédiée au projet d'extension du port de Calais, qui le finance, en assure la maîtrise d'ouvrage, la maintenance et en porte les engagements de performance sur le long terme. Ce financement inédit réduit le montant requis de subventions publiques.

Par ailleurs, c'est la SPD qui, après appel d'offres européen, a contractualisé avec le Groupement Constructeur.

Un financement public-privé

La Société des Ports du Détroit assure le financement du projet d'un montant de 863 millions d'euros, en dirige les travaux et assurera la maintenance lourde et le renouvellement de la nouvelle infrastructure. Elle recevra en contrepartie une redevance versée par le concessionnaire.

Le financement du projet a été signé le 13 juillet 2015 par la Société des Ports du Détroit. Il associe, outre 89 millions d'euros de fonds propres apportés par les actionnaires et 270 millions d'euros de fonds publics préfinancés par la Région Hauts-de-France :

- **AllianzGI** a souscrit, pour le compte du groupe Allianz et d'investisseurs tiers, une émission obligataire d'un montant de 504 millions d'euros ;

- **La Banque Européenne d'Investissement** a mis en place son produit de rehaussement de crédit (« Project Bond Credit Enhancement »). Cette intervention de la BEI s'appuie sur les mécanismes mis en place par l'Union européenne dont l'objectif est de renforcer l'implication du secteur privé dans le financement d'investissements stratégiques pour l'Union européenne ;

- **Crédit Agricole Corporate Investment Bank** intervient en tant que bookrunner, arrangeur du crédit TVA, agent et banque teneuse de comptes.



Le financement de Calais Port 2015 en chiffres

Fonds propres actionnaires
89 millions

Répartition de l'actionariat

Meridiam	40%
Caisse des Dépôts	40%
CCI Côte d'Opale et CCIR Nord de France	19%
Grand Port Maritime de Dunkerque	1%

89 M€

504 M€

— **Allianz Global Investors**

Agissant pour le compte du groupe Allianz et d'investisseurs tiers


504 millions

270 M€

— **Partenaires publics**

270 millions

intégralement préfinancés par la Région Hauts-de-France (dont 98,6 millions émanant de l'Union européenne).

 **Cofinancé par l'Union européenne**
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Calais Port 2015 totalise un investissement d'un montant de 863 millions d'euros financé :

- en fonds propres et quasi fonds propres, pour 89 millions d'euros ;
- par émission obligataire d'une maturité de 40 ans, pour 504 millions d'euros, souscrite par des fonds gérés par Allianz GI ;
- en fonds publics, pour 270 millions d'euros, intégralement préfinancés par la Région Hauts-de-France (dont 98,6 millions émanant de l'Union européenne).

Un projet construit en partenariat avec des acteurs privés et publics de premier plan

CONCÉDANT



Région Hauts-de-France

La Région Hauts-de-France est propriétaire du Port Boulogne Calais et en a attribué, dans le cadre d'une délégation de service public, la concession à la Société d'Exploitation des Ports du Déroit. La Région Hauts-de-France a assuré le préfinancement de l'opération à hauteur de 270 millions d'euros.

CONCESSIONNAIRE



Société d'Exploitation des Ports du Déroit

Le Port Boulogne Calais est exploité par la Société d'Exploitation des Ports du Déroit dont le siège est situé à Calais. Le port de Boulogne-sur-Mer, premier port français de pêche et le port de Calais, premier port français de voyageurs et 4^{ème} port français de marchandises sont devenus le 22 juillet 2015, dans le cadre d'une délégation de service public accordée par la Région Hauts-de-France, propriétaire de ces deux ports, le port unique « Port Boulogne Calais ».

MAÎTRE D'OUVRAGE



Société des Ports du Déroit

La Société des Ports du Déroit (SPD) est la structure spécialement créée pour financer, construire et entretenir pendant 50 ans Calais Port 2015.

CONCEPTION - RÉALISATION



Groupe Constructeur

Le Groupe Constructeur de Calais Port 2015 est constitué d'entités spécialisées des groupes Bouygues, Spie batignolles et Jan de Nul. L'ordre de service a été notifié au mandataire du groupement solidaire le 2 mars 2015, matérialisant ainsi le lancement du chantier Calais Port 2015.

FINANCEURS



Allianz Global Investors

Allianz Global Investors est une société de gestion active qui gère plus de 400 milliards d'euros d'actifs pour des clients privés et institutionnels à travers le monde.



Banque Européenne d'Investissement

Première institution financière multilatérale au monde par le volume de ses prêts et de ses emprunts, la Banque Européenne d'Investissement met ses financements et son savoir-faire au service de projets d'investissement solides et durables qui contribuent à la réalisation des objectifs des politiques de l'Union européenne. Calais Port 2015 est le premier projet français bénéficiant du soutien de l'Union Européenne par le "Project Bond Credit Enhancement" de la Banque Européenne d'Investissement, garantissant le remboursement de la dette senior à hauteur de 50,4 millions d'euros.



Crédit Agricole Corporate and Investment Bank

Crédit Agricole Corporate and Investment Bank est la banque de financement et d'investissement du Groupe Crédit Agricole, 9^{ème} groupe bancaire mondial par le total de bilan.



Etat

L'Etat a donné son accord pour participer au financement de Calais Port 2015. Le projet a été par ailleurs reconnu par l'Etat comme un des projets majeurs du futur programme européen.



Union européenne

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

L'Union européenne contribue à hauteur de 98,6 millions d'euros à la réalisation de Calais Port 2015 dans le cadre des premiers appels à propositions au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Contacts

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Peggy Collette

+33 (0)3 28 82 53 03

peggy.collette@nordpasdecalaispicardie.fr

Mélissa Petit

+33 (0)3 28 82 53 22

melissa.petit@nordpasdecalaispicardie.fr

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES PORTS DU DÉTROIT

Isabelle Fauquet

+33 (0)7 85 54 04 47

Isabelle.Fauquet@portboulognecalais.fr

Xavier Decramer, Euros / Agency

+33 (0)6 04 67 36 46

portboulognecalais@eurosagency.eu

SOCIÉTÉ DES PORTS DU DÉTROIT

Luc Herchin

+33 (0)6 31 73 79 99

l.herchin@spd-calais.com

GROUPEMENT CONSTRUCTEUR

Mathieu Carre

+33 (0)1 30 60 66 39

m.carre@bouygues-construction.com





Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe