



SCHEMA SECTORIEL : GESTION DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES ET AEROPORTUAIRES

Annexes

Annexe I : Le schéma sectoriel et les principales orientations des schémas régionaux (SRT, SRADT, SRDE) 6

A- Le schéma sectoriel et le Schéma Régional des Transports (SRT).....	6
A-1 Le schéma sectoriel et les grands défis du SRT	6
A-2 Le schéma sectoriel et les objectifs majeurs du SRT.....	6
A-3 Le schéma sectoriel et la stratégie du SRT par mode de transport	6
B- Le schéma sectoriel et le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)	7
B-1 Le schéma sectoriel et les principes directeurs du SRADT	7
B-2 Le schéma sectoriel et les enjeux et priorités à 10 ans.....	7
C- Le Schéma sectoriel et le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE)	8
C-1 Le schéma sectoriel et l'enjeu 2 du SRDE : « structurer le territoire régional autour de 6 pôles de compétitivité et 11 pôles d'excellence économique »	8
C-2 Le schéma sectoriel et l'enjeu 5 du SRDE : « agir à l'international ».....	8

Annexe II Hypothèses de partenariat pour la gestion des ports maritimes 10

A- Rappel du contexte	10
A-1 Des recommandations successives.....	10
A-2 Des positions différentes.....	11
A-3 Une situation qui a profondément évolué.....	11
B- Les hypothèses de partenariat.....	12
Scénario 1 : Création d'une société portuaire.....	12
Scénario 2 : Poursuite des concessions actuelles.....	12
Scénario 3 : Gestion en régie	13
Scénario 4 : Création d'un établissement public « ad hoc »	13
Scénario 5 : Renouvellement séparé des 2 concessions de Calais et de Boulogne	13
Scénario 6 :Renouvellement des concessions, création d'une SEM associant la CCIT, la Région et les collectivités territoriales intéressées, d'autres partenaires privés.....	13
Scénario 7 : Renouvellement des concessions, création d'une société associant la CCI, le Grand Port Maritime de Dunkerque et/ou Eurotunnel.....	14
Scénario 8 : Renouvellement des concessions, création d'une société associant la CCI et des opérateurs privés	14
Scénario 9 : Renouvellement des concessions après décentralisation du port de Dunkerque.....	14

Annexe III Principales modalités de délégation de service public..... 15

A- Un préalable : qui concède ?.....	15
B- Rappel des différents types de Délégation	15

la convention d'affermage	15
la convention d'exploitation de terminal.....	15
La concession et la concession d'outillage public	15
La convention de partenariat public privé	15
Le marché public.....	16
Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public	16
Les autorisations d'outillage privé avec obligations de service public	16
C- Les principes généraux de la concession	16
La mise en concurrence	16
L'objet et le périmètre de la concession	17
La durée des concessions.....	17
Les aspects financiers de la concession	18
L'échéance des concessions portuaires.....	19
La concession de port de plaisance	19
<i>Annexe IV Caractéristiques techniques des équipements portuaires maritimes</i>	20
A- Port de Calais.....	20
Caractéristiques de la concession.....	20
Caractéristiques techniques	20
Budget.....	26
Emplois.....	26
B- Port de Boulogne.....	27
Caractéristiques de la concession.....	27
Caractéristiques techniques	28
Budget.....	44
Emplois.....	44
C- Port d'Étaples	50
Caractéristiques de la concession.....	50
Caractéristiques techniques	51
Budget.....	51
<i>Annexe V Caractéristiques techniques des équipements portuaires intérieurs</i>	52
A- Ports de Lille.....	52
Caractéristiques de la concession.....	52
Caractéristiques techniques	52
Budget.....	53
Emplois.....	53
B- Port de Douai Dorignies.....	53
Caractéristiques de la concession.....	53
Caractéristiques techniques	53
C- Port de Harnes.....	54
Caractéristiques de la concession.....	54
Caractéristiques techniques	54

D- Port de Arques Saint Omer.....	54
Caractéristiques de la concession	54
Caractéristiques techniques	55
E- Port de Marquion	55
Caractéristiques de la concession	55
Caractéristiques techniques	55
F- Port de Béthune	56
Caractéristiques de la concession	56
Caractéristiques techniques	56
Budget	56
Emplois.....	56
G- Port d'Arras-Saint Laurent Blangy	57
Caractéristiques de la concession	57
Caractéristiques techniques	57
H- Ports de Valenciennes	57
Caractéristiques de la concession	57
Caractéristiques techniques	57
Budget	58
Emplois.....	58
<i>Annexe V Caractéristiques techniques des aéroports</i>	<i>59</i>
A- Aéroport de Lille Lesquin	59
Caractéristiques de la concession	59
Caractéristiques techniques	59
Flux.....	60
Budget	61
Emplois.....	61
B- Aéroport de Merville Calonne.....	61
Caractéristiques de la concession	61
Caractéristiques techniques	62
Flux.....	62
Budget	63
Emplois.....	63
C- Aéroport d'Arras-Roclincourt.....	63
Caractéristiques de la concession	63
Caractéristiques techniques	64
Flux.....	64
Budget	64
Personnel	65
D- Les autres aéroports.....	65
Aéroport du Touquet-Côte-d'Opale	65
Aéroport de Calais-Dunkerque	66
Aérodrome de Valenciennes - Denain.....	68
Aéroport de Berck sur mer	69
Aéroport de Cambrai Nerignies	69

Aérodrome de Dunkerque - Les Moères	70
Aéroport de Lens	70
Lille Marcq en Bareuil	70
Aéroport de Maubeuge Elesmes	70
Aéroport de Saint-Omer Wizemes.....	71
Aéroport de vitry en artois	71
Aéroport de Saint Inglevert.....	72

Annexe I : Le schéma sectoriel et les principales orientations des schémas régionaux (SRT, SRADT, SRDE)

A- Le schéma sectoriel et le Schéma Régional des Transports (SRT)

A-1 Le schéma sectoriel et les grands défis du SRT

Le SRT identifie quatre défis pour les transports dans la région. Le schéma de gestion concourt directement à relever trois d'entre eux :

- Il contribue à la maîtrise des flux et au rééquilibrage modal
- Il vise à développer les flux internationaux, opportunités de développement
- Il répond au besoin d'ouverture à l'Europe et au monde

A-2 Le schéma sectoriel et les objectifs majeurs du SRT

Le SRT identifie deux objectifs majeurs qui sous-tendent l'ensemble du document :

- Un système de transports au service des territoires, du bien-être de la population et de la mobilité régionale
- Une plateforme d'échanges, valeur ajoutée pour le développement et le rayonnement régional

Les actions identifiées par le schéma de gestion et les stratégies proposées pour le développement de chaque équipement géré par les CCIT correspondent pleinement à ces deux objectifs.

A-3 Le schéma sectoriel et la stratégie du SRT par mode de transport

Les orientations du schéma de gestion correspondent à six des huit axes stratégiques présentés par le SRT :

- « **Faire de la région une grande région maritime** », par le développement des ports de Boulogne et de Calais et la recherche de synergies avec le port de Dunkerque
 - Elargir l'hinterland des ports régionaux
 - Construire un ensemble portuaire régional cohérent
 - Valoriser la position des ports régionaux sur les grands flux
 - Développer sur les plateformes portuaires des activités diversifiéesIl reprend la plupart des propositions du schéma :
 - Améliorer la desserte des ports
 - Resserrer les liens entre la façade maritime et les territoires du Nord-Pas de Calais
 - Appuyer le développement sur les grands flux : conteneurs, cabotage maritime, roulier et autoroutes de la mer
 - Encourager, soutenir, développer les activités de diversification
- « **Renforcer l'accessibilité des voyageurs à l'Europe et au monde** », grâce notamment à la stratégie de développement de Lille Lesquin
 - Assurer un développement maîtrisé de l'aéroport de Lille Lesquin
 - Renforcer l'accessibilité aux aéroports voisins
- « **Maîtriser les flux et optimiser le réseau routier** », en privilégiant les modes de transport fluviaux et ferroviaires notamment pour l'accès aux ports maritimes
 - Transférer les flux de transit sur le rail, la voie d'eau ou la mer
 - Desserrer la polarité et le nœud métropolitain
 - Renforcer les liens du littoral et de l'aire urbaine centrale

- Désenclaver la Sambre-Avesnois
- Etudier une harmonisation de la tarification des infrastructures
- **« Placer le Nord-Pas de Calais au cœur du système fluvial de l'Europe du Nord-Ouest »** en développant en réseau les ports intérieurs
 - Réalisation de Seine Escaut
 - Travaux sur la branche Seine Nord – Littoral
 - Requalification du réseau fluvial secondaire
 - Création de ports intérieurs et de zones logistiques bord à voie d'eau
- **« Le Nord-Pas de Calais une plateforme logistique en Europe »**, grâce à la mise en cohérence des politiques de développement des zones d'activités et des infrastructures de transport
 - Créer de nouveaux services de transport
 - Développer le fret ferroviaire de proximité
 - Valoriser les flux transmanche
 - Développer des capacités d'accueil multimodales
 - Mobiliser les opérateurs
 - Sensibiliser opérateurs et collectivités locales
- **« Une région d'excellence dans le domaine des transports »**, notamment par le développement du Campus Euralogistic
 - Adapter la formation

B- Le schéma sectoriel et le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)

B-1 Le schéma sectoriel et les principes directeurs du SRADT

Le SRADT définit quatre principes directeurs pour une action collective. Le schéma sectoriel s'inscrit dans deux de ces principes :

- **« Développer les services collectifs »** : reconnaissance et organisation de la place des services collectifs dans le développement régional, encouragement des partenariats public privé
- **« Appliquer le développement durable »** : apprécier le futur pour faire des choix de long terme, agir autrement

B-2 Le schéma sectoriel et les enjeux et priorités à 10 ans

Le schéma sectoriel contribue directement à l'enjeu 2 du SRADT : **« s'ouvrir à l'Europe et au monde »**

- **« Etre présent en Europe et dans le monde »**
 - Développer le lobbying et mieux s'insérer dans les réseaux internationaux
 - Conquérir des fonctions de rang européen et mondial en lien avec les savoir-faire de la région
 - Faire du Nord-Pas de Calais le trait d'union entre la France et l'Europe du Nord
 - Poursuivre l'intégration de la région dans l'économie européenne
- **« Vivre l'Europe au quotidien »**
 - Faire aboutir l'intégration transfrontalière
 - Faciliter l'implication des acteurs régionaux dans les projets européens
- **« Développer les coopérations »**

- Se réappropriier un espace élargi dans l'Europe du nord ouest comme espace d'action et de coopération
- « **Ancrer la région dans la dynamique de l'Europe du nord ouest** »
 - Valoriser la position géographique du Nord-Pas de Calais au cœur des flux
 - Développer les transports terrestres interopérables et bien connectés entre eux

Le schéma sectoriel s'inscrit également pleinement dans l'enjeu 3 du SRADT : « **faire la différence en construisant et en valorisant nos spécificités** »

- « **Identifier et qualifier les leviers de la performance économique régionale** »
 - Soutenir les filières économiques stratégiques
 - Anticiper les mutations économiques et sociales
- « **Renforcer et achever la métropolisation** »
 - Partager les grands projets et les équipements stratégiques des territoires
 - Renforcer l'accessibilité internationale de la métropole
- « **Faire de la région une grande région maritime** »
 - Renforcer le rôle de la façade maritime

Les actions proposées participent enfin à l'enjeu 5 du SRADT : « **reconquérir l'environnement et améliorer le cadre de vie** »

- « **Décliner les engagements pris vis-à-vis du changement climatique** »
 - Construire un système de transport au service d'une mobilité raisonnée

C- Le Schéma sectoriel et le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE)

C-1 Le schéma sectoriel et l'enjeu 2 du SRDE : « structurer le territoire régional autour de 6 pôles de compétitivité et 11 pôles d'excellence économique »

Le SRDE prévoit de structurer l'économie autour d'une articulation pôle d'excellence économique – territoire.

Parmi ces différents pôles, le pôle d'excellence logistique Euralogistic a été présenté au SRDE du 2 décembre 2008. Le schéma sectoriel soutient les actions clefs de ce pôle, qu'il s'agisse d'innovation et de développement des entreprises, de mise en réseau des acteurs de la filière, de promotion de la filière et de stratégie à l'échelle nationale et internationale.

C-2 Le schéma sectoriel et l'enjeu 5 du SRDE : « agir à l'international »

La politique économique à l'international s'articule autour de 4 orientations :

- **Attirer les investisseurs étrangers**
- **Internationaliser les PME régionales**
- **Développer la coopération économique décentralisée**
- **Communiquer à l'international**

Le schéma sectoriel permet de concourir directement à deux de ces objectifs :

- Par le développement d'infrastructures portuaires performantes il améliore la chaîne logistique de la région vers l'international et renforce l'atout majeur du Nord-Pas de

Calais pour attirer des investisseurs : 100 millions de consommateurs dans un rayon de 300 kilomètres

- Par l'optimisation permanente des coûts de transports, et une offre logistique diversifiée, il facilite la tâche des PME désireuse de développer leurs exportations.

Annexe II Hypothèses de partenariat pour la gestion des ports maritimes

A- Rappel du contexte

A-1 Des recommandations successives

Les propositions de l'Etat

En 1988, le rapport d'un groupe de travail mis en place à l'initiative du Conseil Général des Ponts et Chaussées préconisait la création d'une association regroupant notamment les CCI de Boulogne et Calais et le Port Autonome de Dunkerque. Son objet devait porter sur « la concertation entre les trois acteurs portuaires sur les programmes d'investissements, la promotion commune de l'ensemble des trois ports et la réalisation d'études en commun pour préparer un rapprochement plus formel ».

En 2000, un nouveau rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées envisage plusieurs solutions permettant de formaliser le rapprochement des trois ports :

- un GIE associant le Service Maritime Boulogne-Calais (SMBC) au PAD pour l'exploitation des dragues, pouvant être étendu à la prospection et au développement du cabotage intra européen ;
- la fusion complète des 3 ports en un seul Port Autonome, nouvel Etablissement Public compatible avec la loi de 1965, regroupant les CCI et mettant fin aux concessions de Boulogne et Calais ;
- un Etablissement Public dénommé « Communauté des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque », nouvelle autorité concédante avec maintien des concessions aux CCI, décidant des programmes d'investissement des infrastructures portuaires, des droits de port et flux financiers afférents.

Les initiatives de la Région

La Région réunit le 30 mars 2007, une première Conférence Portuaire associant les gestionnaires des trois ports maritimes, les présidents des collectivités territoriales impliquées, les représentants des organisations de salariés des sites, ainsi que les compagnies P&O et Seafrance. Son objet portait sur un état des lieux des ports et l'exposé de leur stratégie et de leurs ambitions de développement. Une seconde rencontre a été centrée sur le trafic transmanche.

Les possibilités nouvelles ouvertes par la loi

La loi n°2008 660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire envisage une coopération interportuaire entre les grands ports maritimes, mais également avec les ports autonomes fluviaux.

Article L102-7 : « Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret. Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens. »

A-2 Des positions différentes

Le Grand Port Maritime de Dunkerque

Le projet stratégique ne fait pas mention de l'enjeu de la coordination avec les ports de Boulogne et de Calais. La desserte de son hinterland est par contre présente dans ce projet. Le président du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime a qualifié dans la presse de « fausse bonne idée » le rapprochement des trois ports, pour les raisons suivantes :

- le statut qui interdit à Dunkerque tout rapprochement institutionnel avec des ports décentralisés ;
- la persistance de logiques territoriales et concurrentielles, notamment sur le trafic transmanche ;
- les différences trop importantes entre les ambitions résultant de la spécialisation des trois sites

Eurotunnel

L'intérêt que porte Eurotunnel au rapprochement avec ses voisins et compétiteurs portuaires s'est manifesté notamment sur la concertation sur les infrastructures de desserte et les prévisions de trafic.

A-3 Une situation qui a profondément évolué

La difficulté de la bonne appréhension des solutions adaptées à la situation Port de Dunkerque – port de Calais – Tunnel vient de l'évolution des fonctions qu'on retrouve partout dans le monde : autorité régulatrice / gestionnaire de l'infrastructure / opérateur en contact avec le client final, mais dont l'organisation était en France, jusqu'en 2007, très dépendante de l'Etat et assez différente de la pratique habituelle des autres pays.

Par rapport à la sectorisation classique des années 80 : *Tool Port*, *Landlord Port*, *Corporatized Port* / *Port outil* (public) / *Port propriétaire* (public) / port « privé » :

- Les ports autonomes étaient à la fois Autorités (établissements ayant la même autorité que l'Etat dans leurs circonscriptions) et organisateurs et fournisseurs de l'outillage, c'est-à-dire juge et partie ; Dunkerque moins que les autres mais portant le poids de l'image étatique des ports autonomes à la Française ;
- Les ports concédés étaient une autre catégorie de ports publics que l'Etat était supposé administrer ; mais la concession de la CCIC était devenue une concession de terminal (cas unique en France à cette échelle) et dont tout le monde attendait plus ou moins les mêmes interventions que celles d'un port autonome, également par comparaison avec le Dover Harbour Board, un des derniers exemples de trust port anglais, mélange de *Tool Port* et de *Landlord Port* ;
- Le Tunnel sous la Manche est un montage plus moderne, analogue à ce qui se pratique pour de grandes infrastructures de ce type, où le gestionnaire opère avec des moyens du secteur privé, est doté de vastes responsabilités mais reste soumis à une tutelle aménagée spécifiquement. Il est d'abord gestionnaire et doit offrir un service aux opérateurs : SNCF, Eurostar, Deutsch Bahn... Il est également opérateur pour l'activité des navettes transManche, en concurrence avec les deux autres ports et en introduisant un troisième type d'organisation.

En 2011 :

- le Port Autonome de Dunkerque est devenu un GPM et a abandonné toutes les activités opérationnelles, devenant ainsi plus proche du modèle international tout en restant toujours soumis à l'Etat dont le rôle s'est renforcé (les professionnels ne sont plus au CA) ;
- le port concédé de Calais est devenu régional ; la Région affirme sa volonté d'être une autorité à part entière et la CCICO se recentre donc sur un métier de concessionnaire de terminal à responsabilité large, une situation qui, en France, reste très spécifique à Calais mais selon un modèle qui n'est plus très différent de celui

représenté par certains opérateurs internationaux concessionnaires de terminaux : Port de Singapour, P&O Ports..., la seule différence étant que la CCICO est un EP alors que ces fonctions sont en général confiées à des sociétés privés qui amènent une capacité financière adaptée.

- Rien ne change pour le Tunnel au plan institutionnel mais ce dernier adopte un discours plus concurrentiel dans un contexte où on convient généralement que l'intérêt du système combiné Tunnel – Port à Calais est d'offrir une garantie globale de passage et une forte complémentarité, aucun de ces systèmes ne pouvant prétendre assumer la totalité du trafic et chacun ayant ses propres faiblesses mais pouvant suppléer aux défaillances de l'autre.

L'activité des ports de Calais, Boulogne, Dunkerque et d'Eurotunnel s'exerce donc dans une activité du secteur concurrentiel à l'échelle européenne où les systèmes en présence évoluent globalement vers des modèles plus standards et où les enjeux économiques se trouvent de plus en plus chez les opérateurs :

- Un quai correspond à un investissement de 20 M€ et à une durée de vie de 30 ans
- Un ferry représente un investissement de 100 à 180 M€ pour durée de vie de 20 ans
- Les projets de Calais et Douvres représentent 400 à 500 M€ ou de £ chacun, à comparer avec la valeur des flux transités qui se chiffrent en centaines de milliards d'euros.

Ce poids prépondérant des opérateurs condamne à l'avance tout système centralisateur qui paraîtrait vouloir « administrer le trafic » et tout réguler : les infrastructures, les tarifs, les escales... L'histoire des ports français et l'exemple de nos concurrents les plus directs que sont Anvers et Zeebrugge démontrent l'échec de ces politiques et le succès d'une vision plus libérale et commerciale.

B- Les hypothèses de partenariat

Scénario 1 : Création d'une société portuaire

Pour les ports qui ont été décentralisés après la loi de 2004, il est possible pour les établissements publics concessionnaires de l'outillage public portuaire de créer une société portuaire. L'accord de l'autorité concédante est au préalable nécessaire.

« La collectivité territoriale propriétaire d'un port (...) peut à la demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port. »

La création de la société peut prendre la forme d'une société anonyme pour laquelle l'apport initial en capital provient exclusivement d'entités publiques. Le régime fiscal de la société est celui du droit commun.

Cette solution présente peu d'avantages :

- Peu d'apport de la nouvelle structure en termes de coopération
- Pas de modification de la durée de la concession, incompatible avec des investissements lourds sur Calais et Boulogne
- Pas de modification de la nature de la concession, indispensable pour préciser les règles de participation du Conseil Régional aux investissements comme aux obligations de service public (OSP)
- Obligation de mise en concurrence si le capital de la société portuaire est ouvert au privé

Scénario 2 : Poursuite des concessions actuelles

Cette solution ne semble pas de nature en l'état :

- Ni à permettre le lancement du projet Calais 2015, dont la réalisation modifiera de manière notable l'équilibre général de la concession
- Ni à optimiser la recherche de synergies entre les deux ports de Calais et de Boulogne

Elle mériterait cependant d'être approfondie, sous réserve que des avenants aux conventions actuelles :

- Précisent des règles claires d'obligations de service public
- Fixent des règles d'amortissement des biens
- Détaillent les conditions de reprise des biens et des emprunts

Scénario 3 : Gestion en régie

C'est une solution parfois utilisée qui entrainerait une modification du statut des personnels. Elle pourrait par exemple être mise en œuvre en cas de rupture d'une des concessions actuelles du fait du concessionnaire, le temps que soit désigné un nouveau délégataire. Elle ne nécessite pas de mise en concurrence.

Cette solution présenterait un certain nombre d'inconvénients :

- Perte de l'expérience acquise par l'exploitant actuel
- Statut des personnels
- Absence de clarté entre les rôles de la Région autorité portuaire et de la Région exploitante du port
- Pas de possibilité de participation d'acteurs privés

Scénario 4 : Création d'un établissement public « ad hoc »

En France métropolitaine, le Code général des collectivités territoriales permet de transférer la gestion des ports décentralisés au profit d'établissements publics locaux comme les syndicats mixtes, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération ou les communautés de communes.

- En Normandie, les ports régionaux de Dieppe, et de Caen/Cherbourg, sont gérés par des syndicats mixtes.
- Un établissement public régional (Port Sud de France) a été créé début 2008 pour gérer le port de Sète.

L'établissement public serait créé par une délibération du Conseil régional et des collectivités éventuellement associées. Cette solution ne nécessite pas de mise en concurrence. Elle présente par contre plusieurs inconvénients :

- Perte de l'expérience acquise par l'exploitant actuel
- Pas de possibilité de participation d'acteurs privés

Scénario 5 : Renouvellement séparé des 2 concessions de Calais et de Boulogne

La mise en concurrence se fait séparément sur chacun des ports. Cette solution ne permet pas d'optimiser la recherche de synergies entre les 2 ports et ne peut que renforcer la concurrence entre les deux ports dans le cas de la désignation de concessionnaires différents.

Scénario 6 :Renouvellement des concessions, création d'une SEM associant la CCIT, la Région et les collectivités territoriales intéressées, d'autres partenaires privés

Cette solution offrirait de nombreux avantages :

- Elle permettrait d'associer le savoir-faire de la CCIT, l'engagement de la Région et des collectivités locales de Calais et de Boulogne, le soutien financier de partenaires privés
- Elle serait particulièrement rassurante sur le plan social
- Son statut de société privée l'oblige à équilibrer ses comptes et garantit l'indépendance de son fonctionnement par rapport à toute intervention politique
- Elle permettrait également d'associer la Communauté Urbaine de Dunkerque

Sur le plan du droit, cette solution n'exempte pas la Région d'une mise en concurrence

- La SEM est un candidat comme les autres
- Au sein du Conseil Régional, les rôles doivent être clairement séparés. Les personnes participant à la SEM ne doivent en aucun cas être associés à la préparation ou au jugement de la consultation

Scénario 7 : Renouvellement des concessions, création d'une société associant la CCI, le Grand Port Maritime de Dunkerque et/ou Eurotunnel

Une telle solution se heurterait à de nombreux inconvénients :

- La légalité d'une telle solution ne semble pas évidente sur le plan juridique pour le GPMD
- Le GPMD se trouverait en conflit d'intérêt avec ses propres opérateurs ou avec la CCICO s'il privilégiait les siens
- Il ne dispose pas forcément des ressources financières attendues d'un partenaire
- Associer d'Eurotunnel serait dans le contexte actuel, une solution incompréhensible pour les opérateurs ferry et qui pourrait être attaquée au titre de l'abus de position dominante. Son acceptabilité sociale pourrait de même se révéler problématique

Scénario 8 : Renouvellement des concessions, création d'une société associant la CCI et des opérateurs privés

C'est l'hypothèse présentée dans le rapport principal. Une telle société permettrait de conjuguer trois atouts conditionnant le développement des deux ports :

- L'expertise technique et le savoir-faire de la CCI
- L'assise financière indispensable à la réalisation des investissements prévus
- L'acceptabilité sociale

Elle permettrait également de développer des structures de concertation avec le Grand Port Maritime de Dunkerque

Scénario 9 : Renouvellement des concessions après décentralisation du port de Dunkerque

Si l'on pousse à l'extrême la logique du rapprochement portuaire, il est possible d'imaginer que par décret, le port de Dunkerque devienne port régional. Dans cette hypothèse le regroupement de la gestion des trois ports maritimes devient possible sur le plan institutionnel. Compliquée à mettre en œuvre dans le paysage juridique actuel, cette option ne peut pour autant être écartée du champ des possibles. Elle permettrait :

- Soit de regrouper les 3 ports dans une concession commune si la décentralisation du port de Dunkerque intervient avant le lancement d'un nouvel appel d'offres.
- Soit à la société lauréate de la consultation des ports de Boulogne et Calais de se porter candidate dans le cadre d'une consultation que lancerait la Région pour la désignation d'un concessionnaire du port de Dunkerque.

Annexe III Principales modalités de délégation de service public

A- Un préalable : qui concède ?

Le débat est maintenant tranché. De nombreuses options ont cependant été proposées par les différents acteurs :

- La Communauté d'agglomération du Boulonnais proposait la mise en place de deux syndicats mixtes, réunissant le Conseil régional, le département et la Communauté d'agglomération concernée à parts égales.
- La Communauté d'agglomération du Calaisis proposait la mise en place d'un syndicat mixte unique, avec 40% pour le Conseil régional, 30% pour le Département, et 15% pour chacune des communautés d'agglomération.
- Le Conseil régional proposait la mise en place d'un ou deux syndicats mixtes, avec une place prépondérante pour le Conseil régional.

B- Rappel des différents types de Délégation

Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

Les délégations de service public dans le domaine portuaire distinguent plusieurs types de solutions :

la convention d'affermage

Elle consiste à confier l'exploitation d'ouvrages existants à un tiers. Ainsi en est il du renouvellement d'une concession sans obligation de construire de nouveaux ouvrages. La courte durée d'exploitation d'un outillage public peut également constituer un critère d'affermage.

la convention d'exploitation de terminal.

L'exploitant n'assure qu'une activité qui ne relève pas du service public (la manutention)

La concession et la concession d'outillage public

C'est un contrat administratif comportant une particularité ; le droit d'exploiter un service public ou de réaliser des ouvrages publics donne lieu à une autorisation d'occupation du domaine public portuaire.

La convention de partenariat public privé

Elle est considérée par le conseil d'Etat comme un marché public. Elle résulte de l'Ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 modifiée. Selon l'article 1er de ce texte : « Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel l'Etat ou un établissement public de l'Etat confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement à l'exception de toute participation au capital. Il peut également avoir pour objet tout ou partie de la conception de ces ouvrages, équipements ou biens immatériels ainsi que des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée... La rémunération du cocontractant fait l'objet d'un paiement par la personne publique pendant toute la durée du contrat. Elle est liée à des objectifs de performance assignés au cocontractant. Le contrat de

partenariat peut prévoir un mandat de la personne publique au cocontractant pour encaisser, au nom et pour le compte de la personne publique, le paiement par l'utilisateur final de prestations revenant à cette dernière ».

Le marché public.

Il donne lieu au paiement d'une prestation par le maître d'ouvrage ou la personne publique bénéficiaire et non par un tiers. Il n'y a pas de prise de risque par le prestataire de service. La jurisprudence communautaire adopte les mêmes critères de distinction que la jurisprudence interne française. C'est ainsi que la Cour de justice des communautés a jugé que : « La différence entre un marché de services et une concession de services réside dans la contrepartie de la prestation de services. «Un marché public de services» au sens des directives 2004/18 et 2004/17 comporte une contrepartie qui est payée directement par le pouvoir adjudicateur au prestataire de services.

Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public

Elles sont qualifiées à tort de concessions, sauf lorsque la convention confère également la gestion d'un service public.

Les autorisations d'outillage privé avec obligations de service public

Elles ne sont pas des concessions. Il s'agit d'équipements utilisés pour les besoins propres du pétitionnaire, lequel les met occasionnellement à la disposition du public selon des conditions précisées par la convention. Il n'y a pas dans cette hypothèse de service public organisé.

C- Les principes généraux de la concession

La mise en concurrence

La liberté de choix du concessionnaire par le concédant constitue un des grands principes du régime de la concession mais les règles de la concurrence et d'obligation de transparence doivent impérativement être respectées. Ces règles de transparence et de mise en concurrence ont été essentiellement imposées par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée.

Elles comportent une exception importante selon l'article 41 b) : les règles relatives aux délégations de service public ne s'appliquent pas, en particulier la mise en concurrence : « Lorsque ce service est confié à un établissement public sur lequel la personne publique exerce un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et qui réalise l'essentiel de ses activités pour elle et à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de l'établissement ».

L'exception au profit des établissements publics ne s'applique pas aux chambres de commerce et d'industrie concessionnaires de l'outillage public. En effet, dans les ports à gestion décentralisée, la collectivité territoriale n'exerce pas un pouvoir de tutelle sur ces dernières.

En cas de transfert sans mise en concurrence de la concession portuaire à une société portuaire, ainsi que le permet l'article 35 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, il faut que l'intégralité du capital soit détenu par des personnes de droit public. Si en cours de contrat, le capital de l'entreprise concessionnaire est ouvert, même partiellement, aux actionnaires privés, la mise en concurrence devient obligatoire tant que le contrat n'est pas arrivé à expiration.

Le concédant d'outillage public portuaire et de port de plaisance dispose d'une liberté assez étendue pour établir le cahier des charges de la concession. Il peut inclure des dispositions sur le pilotage économique et la définition d'objectifs y compris de développement durable, d'indicateurs de

performance et d'échéanciers. Il peut de même définir le partage des risques liés aux investissements, à l'exploitation et même résultant de circonstances exceptionnelles, dans le respect des règles européennes qui interdisent l'**octroi de subventions d'exploitation**.

L'objet et le périmètre de la concession

Le périmètre de la concession contribue à déterminer les ouvrages concédés, circonstance qui permet de définir les responsabilités en cas de dommages. La concession doit être exploitée sur des terrains appartenant au gestionnaire du port (autorité concédante), mais pas obligatoirement à l'intérieur des limites administratives du port. Lorsque le périmètre concédé se situe à la fois sur le domaine public et sur le domaine privé, ce sont les règles de la domanialité publique qui s'appliquent pour l'ensemble de la concession.

Le cahier des charges peut également prévoir un ensemble d'éléments techniques :

- le champ de la concession (avec ou sans outillage) et son éventuel fractionnement ;
- l'inclusion d'objectifs de pilotage économique et financier ;
- l'introduction de la notion de partage des risques d'investissement et d'exploitation, voire les risques exceptionnels ;
- l'allocation d'une dotation annuelle et la répartition des résultats (bénéfices)
- les assurances « responsabilité civile » et « dommages aux biens » (non obligatoire, mais souhaitable dans la mesure où les risques portuaires peuvent générer des conséquences financières importantes) ;
- la définition d'un outil d'analyse et de mesure des résultats et de la performance ;

Le cahier des charges définit le régime juridique des biens concédés et distingue parmi ces derniers les biens de retour, qui restent la propriété du concédant durant toute la durée du titre, et lui reviennent de façon obligatoire et gratuite à l'issue de celui-ci ; les biens de reprise, qui peuvent être acquis par l'autorité portuaire en fin de concession, moyennant un prix, sans que le concessionnaire puisse s'opposer à la reprise ; et une catégorie intermédiaire, les biens édifiés sur le domaine public portuaire et grevés d'un droit réel : ceux-ci restent la propriété du concessionnaire pendant la durée du titre et reviennent automatiquement, sauf démolition, au concédant à l'issue de celui-ci.

Le concessionnaire est redevable de la taxe foncière applicable sur les biens de reprise, tandis que celle applicable aux biens de retour relève du concédant.

La durée des concessions

L'article R 631-3 du Code des ports maritimes dispose que : « Les concessions d'établissement ou d'exploitation d'infrastructures ou de superstructures portuaires ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à cinquante ans. Les autres concessions, conventions et autorisations d'occupation de toute nature du domaine public ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à trente-cinq ans ».

Ce texte ne saurait primer les dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée. Il résulte en effet de l'article 40 de cette loi que : « Les conventions de délégation de service public doivent être limitées dans leur durée. Celle-ci est déterminée par la collectivité en fonction des prestations demandées au délégataire. Lorsque les installations sont à la charge du délégataire, la convention de délégation tient compte, pour la détermination de sa durée, de la nature et du montant de l'investissement à réaliser et ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre ».

Dans le cas précis de Calais et de Boulogne, la durée de la nouvelle concession doit être appréciée par rapport aux caractéristiques des investissements à réaliser. Quand on se place dans le cas d'un terminal à conteneurs, la mise en concession vise en général un investissement initial important suivi par des dépenses plus faibles durant la concession (idem pour le viaduc de Millau ou une autoroute...), ce qui justifie une durée de concession adaptée à l'importance de l'investissement.

A Calais, l'investissement de départ sera complété par un programme d'investissement continu qui, par référence au deux dernières décennies, s'étalera dans le temps à hauteur de 15 à 30 M€ par an (200 M€ entre 2000 et 2010). Il faudra emprunter en permanence et une logique de concession à durée proportionnée à l'investissement initial est moins évidente, surtout si le nouveau contrat prévoit la reprise des passifs et la possibilité d'emprunter au delà du terme de la concession.

Une délégation de service public ne peut être prolongée que :

- Pour des motifs d'intérêt général. La durée de la prolongation ne peut alors excéder un an ;
- Lorsque le délégataire est contraint, pour la bonne exécution du service public ou l'extension de son champ géographique et à la demande du délégant, de réaliser des investissements matériels non prévus au contrat initial, de nature à modifier l'économie générale de la délégation et qui ne pourraient être amortis pendant la durée de la convention restant à courir que par une augmentation de prix manifestement excessive.

L'application de ces principes devrait conduire à examiner la possibilité de prolonger les deux concessions actuelles pour y réaliser les investissements nécessaires :

- En homogénéisant les modalités d'amortissement entre les deux ports
- En autorisant des investissements dont la durée aille au delà de celle des concessions
- En précisant les modalités de reprise des biens, des emprunts et des passifs

A l'international, les concessions se transmettent d'une façon plus proche de celle appliquée aux sociétés : le repreneur peut reprendre les engagements du prédécesseur s'ils ont été autorisés et gérés normalement. et si la situation est normalement équilibrée.

Les aspects financiers de la concession

Le cahier des charges des concessions d'outillage public ou de port de plaisance met généralement les travaux d'aménagement et d'entretien à la charge du concessionnaire. Toutefois, certaines charges ne peuvent pas incomber au concessionnaire, comme l'intervention de la police nationale ou de la gendarmerie ou les contrôles douaniers ou sanitaires. Le cahier des charges, et le traité de concession, peuvent également prévoir la participation du concédant à certains investissements.

Le concessionnaire verse au concédant une redevance, qui, outre un terme fixe, peut comporter un terme variable eu égard au volume d'activité réalisé, au chiffre d'affaires ou au résultat d'exploitation. Le volume de cette redevance doit être apprécié avec soin. Un des facteurs du succès du port de Calais est sa capacité à réinvestir pour développer le trafic portuaire et l'emploi local. La viabilité de la concession repose sur un équilibre entre la redevance versée au concédant, la rémunération du capital apporté par les partenaires, le renforcement permanent de la compétitivité et le souci de ne pas réduire les emplois. La gestion des ports n'est pas comparable à celle d'un service public destiné à une clientèle captive pour lequel le niveau tarifaire peut être défini comme un équilibre entre le coût réel du service et sa tarification, la différence étant comblée par des subventions publiques.

Le concessionnaire peut à son tour percevoir une redevance d'occupation de la part de ses sous-traitants et des occupants du domaine concédé, de même qu'il perçoit les redevances d'usage des outillages publics concédés. Le barème de ces redevances est approuvé à l'issue d'une instruction administrative comportant l'avis du conseil portuaire. Il a un caractère réglementaire.

Le contrôle du barème des tarifs d'usage des outillages publics par le concédant doit être fondé sur le respect de l'intérêt général, un refus d'homologation ne saurait être justifié par le niveau « suffisant » de la rémunération du concessionnaire.

Certains aspects financiers peuvent apparaître en fin de la convention à l'occasion du rachat ou du retrait de la concession.

En résumé, les règles européennes et nationales

- n'autorisent pas le versement de subventions d'exploitation ou de tout ce qui pourrait s'en rapprocher
- autorisent des subventions d'investissement
- autorisent des contreparties du concédant liées à des obligations de service public

L'échéance des concessions portuaires

Le terme fixé par le cahier des charges détermine la fin de la concession. Toutefois, celle-ci peut être anticipée soit pour un motif d'intérêt général, soit à titre de sanction en cas de faute grave de la part du concessionnaire. Dans la première hypothèse, il n'y a pas lieu d'entendre le point de vue du concessionnaire, car il ne lui revient pas de discuter du bien-fondé du motif d'intérêt général, en revanche, dans la seconde hypothèse, il s'agit d'une sanction, et il y a lieu pour le concédant de respecter les droits de la défense en invitant le concessionnaire à exposer son point de vue avant de prendre la décision de retrait.

La fin de la concession implique l'exécution de plusieurs obligations. Si le cahier des charges le prévoit, le concessionnaire peut être tenu de remettre les lieux dans leur état initial ; il doit céder les biens de reprise si le concédant en fait la demande. Dans l'hypothèse où la concession se poursuit avec un autre concessionnaire, le concessionnaire initial peut supporter la remise en état des ouvrages.

En cas de résiliation anticipée de la convention, le concessionnaire a le droit en principe à une indemnité de rachat. Celle-ci correspond en règle générale à la moyenne des sept derniers exercices comptables (avant le retrait) déduction faite des deux moins bons. L'annuité ainsi obtenue est versée au concessionnaire jusqu'au terme initialement prévu de la concession. Sauf lorsque le retrait intervient pour faute du concessionnaire, le concédant supporte les annuités d'emprunts (souscrits dans l'intérêt de la concession) restant à courir. En outre, le concédant doit reprendre le personnel affecté à la concession en application de l'article L 1224-1 du Code du travail.

La question se pose en fin de concession de la situation des sous-traités. En principe ils arrivent à expiration en même temps que la concession, toutefois l'article 21 de la loi n° 2009-179 du 17 février 2009 relative à l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés autorise, avec l'accord du concédant, la conclusion de droits d'une durée excédant celle de la convention de délégation de service public.

La concession de port de plaisance

La concession de port de plaisance est soumise aux mêmes conditions que la concession d'outillage public, dans la mesure où il a été jugé qu'un port de plaisance a la qualité d'outillage public. Elle peut être accordée par les collectivités territoriales, dans ce cas les conditions d'utilisation des postes à quai sont celles fixées par l'article R631-4 du code des ports maritimes.

Parmi les obligations de service public supportées par le concessionnaire, on retrouve la construction des infrastructures portuaires (digues, môles d'accostage, quais, plans d'eau, terre-pleins, etc.), l'édification des outillages (slips, cales sèches, docks flottants, grues, hangars, magasins, etc.) et l'installation des services nécessaires à l'exploitation du port. Ces obligations sont rémunérées par des redevances pour l'amarrage, l'usage des ouvrages d'accostage et des divers outillages mis à la disposition des usagers.

La concession de port de plaisance peut ne concerner que des équipements de plaisance implantés dans un port ayant une autre destination.

Annexe IV Caractéristiques techniques des équipements portuaires maritimes

A- Port de Calais

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession d'outillage public

Nature du concédant

Etat jusqu'au 31 Décembre 2006, puis Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais depuis le 1er Janv. 2007

Nature du gestionnaire

CCIT Cote d'Opale

Date de fin du contrat

Décembre 2025

Caractéristiques techniques

Superficie

- Domaine Public Maritime et Portuaire, y compris les bassins et le plan d'eau : 520 hectares
- Concession du port de Calais : 140 hectares
- Terre-pleins transmanche : 58,5 hectares
- Terre-pleins Port Est : 33,86 hectares
- Terre-pleins Terminal NGV : 16,54 hectares
- Terre-pleins plaisance : 1,13 hectares
- Terre-pleins Outillage : 2,5 hectares
- Voiries concédées et espaces verts : 26,74 hectares
- Plan d'eau navigable : 112 hectares dont
 - Bassin plaisance 5,1 hectares
 - Bassin Carnot : 12,2 hectares

Quais

- Longueur quais accostables : 4900 mètres
- Longueur développée des postes car-ferries : 1300 m (y compris P3 et P4).
- Longueur développée des postes RoRo : 530 m.
- Quai en Eau Profonde : 725 m.
- Quai Câblé Ouest et Quai de Service : 300 m.
- Quai Paul Devot : 240 m.
- Quai de la Gare Maritime : 300 m.
- Quai de la Colonne : 190 m.
- Bassin Carnot 1680 m.
- Bassin Ouest (10 pontons plaisance) : 1400 m développé.

Bâtiments, outils d'exploitation et réseaux**BATIMENTS SECTEUR TRANSMANCHE****PT 500 CAPITAINERIE**

	en m²
Bâtiment sur 5 étages	1436

PT 600 GARE DU TERMINAL TRANSMANCHE

	en m²
R de C.	2870 dont zone ERP = 1240 m ²
R+1	3350 dont zone ERP = 347 m ²
R+2	1440 dont zone ERP = 816 m ²
TOTAL	7660

PT 601 à 697 : BÂTIMENTS DE CONTRÔLES DES ACCES TRANSMANCHE

	en m²	
Surfaces totales bâties	5300	environ

PT 700 à 715 TERMINAL N.G.V.

	en m²
Surface totale	6680

PT 750 BATIMENTS PARC TRACTION

	en m²
R de C.	216,00

PT 770 BATIMENT de SURVEILLANCE BDS (PCP) et FORMATION SPS

	en m²
Surface totale y/c sous-sol	1211,00

PT 800 GARE MARITIME

	en m²
Surface totale	3936,00

BATIMENTS SECTEUR OUTILLAGE PUBLIC DU PORT**OU 050 HANGAR BORE II - ATELIERS ET MAINTENANCE**

	en m²
R de C.	2312
Etage	401,76

OU 100 BATIMENTS OUTILLAGE - DIRECTION DU PORT - HANGAR PETTIER

	en m²
Surface totale y/c sous-sol	5105

OU 250 INFIRMERIE RUE DE MOSCOU

	en m²
R de C.	812,13

OU 350 BATIMENT CALE DE RADOUB

	en m²
Surface totale	631

BATIMENTS SECTEUR PLAISANCE**PP 100 - PP 150 BATIMENT ADMINISTRATIF PLAISANCE - CLUB HOUSE**

	en m ²	occupation
R de C.		CCI
R +1		CLUB HOUSE

BATIMENTS SECTEUR COMMERCE**PRINCIPAUX BATIMENTS
CO 701 HANGAR PAUL DEVOT**

	en m ²	occupation
R de C.	7040	seafrance

CO 702 HANGAR VOLGA

	en m ²	occupation
R de C.	4500	cci

CO 703 HANGAR H1

	en m ²	occupation
R de C.	4000	léon vincent

CO 704 HANGAR CRESPIN

	en m ²	occupation
R de C.	3200	service déminage et CCI

CO 705 HANGAR BERCK

	en m ²	occupation
R de C.	1000	libre

CO 706 HANGAR FOURNIER SUD

	en m ²	occupation
R de C.	4000	douanes

CO 708 HANGAR PROVISOIRE

	en m ²	occupation
R de C.	2000	léon vincent

CO 709 HANGAR BORE I

	en m ²	occupation
R de C.	3270	ghesquiers

POSTES D'ACCOSTAGE POUR RoRo**CO 200 : Poste T1**

1 passerelle véhicules flottante pour trafic RoRo sur TP Port Est

CO 301 : Poste T4

1 passerelle véhicules flottante pour trafic RoRo sur TP Port Est

PT 321 : Poste T3

1 passerelle véhicules à câbles pour trafic RoRo (peut accueillir des catamarans passagers)

CALE DE RADOUB**CO 800 MACHINERIE CALE DE RADOUB**

en m ²
520

CO 801 CALE DE RADOUB

en m ²
10500

POSTES D'ACCOSTAGE POUR NAVIRES TRANSBORDEURS

Ensemble des quais, appontements et leurs accessoires, protections de fonds par enrochements

PT 050 à PT 90 : 5 Postes d'accostage transmanche ferrées

Chaque passerelle intègre :

1 passerelle véhicules mobile (à câbles) à 2 niveaux, 1 passerelle piétons, 1 local permanent, 1 local technique, 2 aubettes de contrôle embarquement

APPAREILS DE MANUTENTIONS

CO 153-CO154

2 Grues électriques sur portique de 12 Tonnes à 22m50 de marque Applevage et situé bassin Carnot Quai Loire(Construction 1955 -Grosse maintenance 2001-2002)

CO 761-CO762

2 Grues électriques sur portique de 15 Tonnes à 34m de marque CAILLARD et situé Quai P.DEVOT(Construction 1974)

CO 901 - CO 902 - CO 903 - CO 904

4 Grues électriques sur portique de 22 Tonnes à 40 Tonnes de portée 34m de marque CAILLARD et situé sur le TP du quai en eau profonde du bassin Ravisse(Construction 1991)

CO 909 - CO 910

2 Trémies mobiles (Construction 2011)

OU161-OU162

2 grues hydrauliques automotrice sur pneus de 18 Tonnes PPM1 et 30 Tonnes PPM2

OU160

1 Grue hydraulique automotrice sur pneus LIEBHERR de 40Tonnes

CO151-CO152

2 Grues FUCHS mobiles sur pneus de 19,5m de portée

CO153 - CO 154

2 grues LMH150 Liebherr, mobiles sur pneus et patins de 13,7 Tonnes à 32m 40 Tonnes à 15m situé 1 sur le quai fournier et 1 sur le quai en eau profonde

Divers outillage (bennes, grappins etc...)

2 grues automotrices sur pneus de 1,2 à 9 tonnes et 3 à 12m de marque Orton(ne sont plus opérationnelles.)

RESEAU FERRE GERE

La CCIC ne gère pas de voies ferrées. Le port de Calais est desservi, dans sa partie ouest, par l'ancien réseau qui desservait, il y a quelques décennies, le port TransManche. Une voie est encore utilisée pour une activité d'exportation de voitures vers l'Angleterre. Cette activité a migré vers la partie Est du port, desservie par une voie ferrée qui part de la gare de Calais-Ville, chemine jusqu'à la zone industrielle des Dunes et arrive, en fin de parcours, sur le bassin Est. Cette desserte a un problème de capacité se conjuguant avec une dégradation des conditions offertes par SNCF aux utilisateurs de ces voies.

DESSERTTE ROUTIERE

Rocade Portuaire et les bretelles d'accès aux terminaux Transmanche et au giratoire G1.

TIC

Réseau étendu de fibres optiques.

Environnement, Qualité, Sécurité et Sûreté**MANAGEMENT GENERAL****QUALITE :**

Objectif général : standardiser et rationaliser les pratiques et modes de fonctionnement des services, améliorer la qualité des services prestés

Activités de Plaisance : certification en cours de renouvellement

Autres services : démarche en cours de déploiement

ENVIRONNEMENT :

Objectif général : gérer les impacts environnementaux des activités

PERS / ECOPORTS : certification obtenue en 2010

ISO 14001 : démarche en cours d'élaboration

SECURITE :

Objectif général : évaluer les risques et améliorer la prévention

OHSAS 18001 : démarche en cours de déploiement

Liste des installations classées

ZONE	EQUIPEMENT	RUBRIQUE	CLASSEMENT	
			DECLARATION	AUTORISATION
PORT EST	installation de combustion	2910	X	
QUAI DE LA LOIRE	installation de combustion	2910	X	
TERMINAL TRANSMANCHE	installation de distribution de liquides inflammables	1434	X	
QUAI DE LA LOIRE	installation de distribution de liquides inflammables	1434	X	
OUTILLAGE	installation de distribution de liquides inflammables	1434	X	
QUAI FOURNIER	installation de distribution de liquides inflammables	1434	X	
PLAISANCE	installation de distribution de liquides inflammables	1434	X	
QUAI CRESPIEN	installation de distribution de liquides inflammables	1434	X	
QUAI DE LA LOIRE	atelier de travail mécanique des métaux et alliages	2560	X	

GESTION DES DECHETS ET DES POLLUTIONS**GESTION DES DECHETS**

Collecte et élimination des déchets :

- d'activités internes
- des navires : commerce, plaisance
- des clients : plaisance, transmanche

- des locataires : UKBA, PAF, DOUANES, restaurant
- des plans d'eau (convention Région)

GESTION DES POLLUTIONS

- Déversements accidentels sur la concession (convention Région)
- Intervention sur les pollutions marines (convention Région)

SECURITE

SECURITE

SECOURS A TERRE

PREMIERS SECOURS :

- services internes

ASSISTANCE AUX PERSONNES

- clients passagers
- compagnies de ferry

SECOURS EN MER

- SNSM : mise à disposition d'un local, subventionnement de l'activité

EQUIPIERS DE PREMIERE INTERVENTION :

- services internes
- ERP

SECURITE INCENDIE

ERP

GARE PASSAGER

TYPE : GA, W, N, L

CATEGORIE : 2ème

EFFECTIF MAXIMAL AUTORISE : 1448

DATE DE LA VISITE DE RECEPTION PAR LA COMMISSION DE SECURITE : 27 novembre 2009

DATE DE L'AUTORISATION D'OUVERTURE : 05 juillet 2010

SYSTEME DE SECURITE INCENDIE

CATEGORIE A

GARE PASSAGER

HANGAR VOLGA

OUTILLAGE PUBLIC

HANGAR BORE 2

INFIRMERIE

BATIMENT BDS

HANGAR H1

CATEGORIE E

SANITAIRES P9

LOCAL CE

HANGAR PAUL DEVOT

BATIMENT DRI

CERTIFICATION

APSAD R7 : GARE PASSAGER, HANGAR VOLGA

APSAD R13 : SALLE INFORMATIQUE (OUTILLAGE PUBLIC)

APSAD R4 : GARE PASSAGER, OUTILLAGE PUBLIC

SURETE

Objectif général :

- Management :
 - D'une part garantir une cohérence et une rationalisation des actions par une mise en cohérence des plans de sureté nationaux (transmanche classé PIV) avec les plans de sureté maritime (PSIP/IP n°1)
 - D'autre part développer avec plusieurs entités (TSM, ALCATEL et WALLON) des actions de mutualisation sureté permettant à ces sociétés disposant d'AOT sur les terre pleins et outillages gérés par la CCIT de mieux encore rentabiliser les investissements sureté et de mieux rationaliser l'emploi des moyennes humains et matériels
- Emploi des moyens : à travers la finalisation du contrat d'extension video/CA rationaliser les investissements en proposant à la communauté portuaire une utilisation commune des moyens par le biais d'une mutualisation bien comprise

Objectif particulier :

Améliorer les procédures concourant à la mise en sécurité des sites et à l'assistance des personnes et des entreprises

Budget

Budget total

- Total annuel des redevances, taxes, fournitures et prestations facturées en 2010 : 73 millions €.
- Total annuel des charges d'exploitation en 2010 : 77 millions €.

Budget d'investissement

- Investissement annuel moyen prévisionnel : 12 millions € + fonds de concours
- 110 millions € d'investissement répartis sur les 3 dernières années

Emplois

D'après l'étude réalisée en 2009 par le cabinet EUROTRANS consultants pour le Port de Calais, les emplois créés par l'activité portuaire se décomposaient comme suit :

	Calaisis	Reste de la région	Total Nord-Pas de Calais
Emplois directs	2829	768	3597
facteur de production maritime	1190	545	1735
services portuaires proportionnels au trafic	788	107	896
autres services portuaires	183	25	208
industries portuaires	668	91	759
Emplois indirects et induits	4165	1736	5901
liés aux activités portuaires	2441	720	3161
liés aux trafics portuaires	1724	1017	2740
Total emplois	6994	2504	9498

Principales entreprises recensées en 2009

Nom	Activités	Effectifs
Impact direct		
Seafrance	Comp. Mar.	1 686
P&O	Comp. Mar.	300
CCI	concession	689
Léon Vincent	manutention	103
Walon	logistique véhicules	84
ASA	Agent maritime	8
CCRS	remorquage	26
	pilotage	8
Région	Direction Port de Calais (DDEC)	62
Région	services adm + Direction	25
Etat - MEDDAD	capitainerie	21
Etat - MEDDAD	Affaires Maritimes	20
Etat - Minefi	Douanes	60
Etat - Intérieur	Police Air et Frontières	60
UK immigration control		20
Eamus Cork solutions	sûreté	45
Alcatel-cables	industrie portuaire	294
Tioxide	industrie portuaire	270
Graphtech (Ucar)	industrie portuaire	195
Impact indirect		
Ghesquiers	avitaillement	27
Socarenam	réparation navale	50
Rogliano	réparation navale	53

B- Port de Boulogne**Caractéristiques de la concession****Nature du contrat**

- Outillage public : décret interministériel du 2/12/1966 pour 50 ans
- Terre-pleins et ateliers de marée : arrêté interministériel du 25/10/1960 pour 75 ans
- Plaisance : arrêté préfectoral du 4/02/1975 pour 50 ans à compter du 1er janvier de l'année suivant la promulgation de l'arrêté

Nature du concédant

Etat jusqu'au 31/12/06 puis Conseil Régional Nord – Pas de Calais

Nature du gestionnaire

- CCIBCO gestionnaire depuis sa création en 1819, gestion formalisée par une concession d'outillage public du 12 septembre 1925, renouvelée en 1966
- CCIT Cote d'Opale depuis le 1 janvier 2011

Date de fin du contrat

- Concession d'outillage public du port de Boulogne : 1 décembre 2016
- Concession des terre-pleins industriels du port : 24 octobre 2035

- Concession du port de plaisance : 31 décembre 2025

Caractéristiques techniques

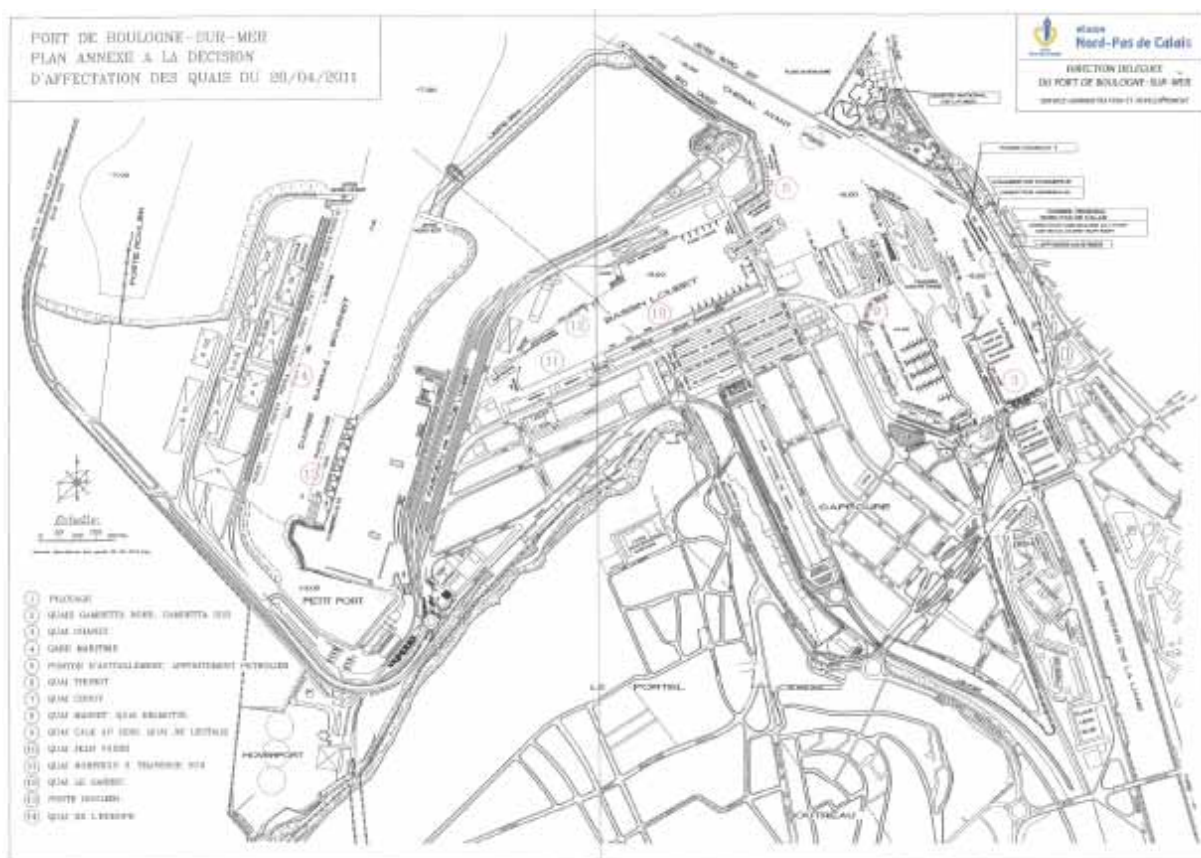
Surfaces

152 Ha de terre-plein, 52 Ha de plan d'eau dédié aux activités, 400 Ha de rade.

Surfaces concédées :

- Concession d'outillage : 56 hectares
- Concession de terre-plein : 135 hectares
- Concession de plaisance : 5 hectares

Quais



Repères du plan	Quais	Postes	Longueurs théoriques accostables	Affectations
1	Pilotage	Quai	86 m	Pilotines et Navires de passage
2	Gambetta Nord	Ponton Alan BOMBARD	64 m	Navires visiteurs civils et militaires. Hors escales navires susmentionnés, tout autre navire sur autorisation expresse de la capitainerie (stationnement uniquement)
			20 m	Navire de promenade en mer Charcot II (hors manifestations sur les plans d'eau à l'appréciation de la capitainerie)
	Gambetta Sud	Ponton Bonvoisin	328 m	Petite pêche pour navires de longueur inférieure à 17 m
3	Chanzy	Quai Sud	116 m	Gril d'échouage pêche côtière pour des opérations d'inspection ou des travaux non polluants
		Quai Nord	97 m	Plaisance sur pontons
4	Gare Maritime	13	119 m	Transmanche
		14	150 m	Interdit d'accostage
		15	117 m	Lay-By remorqueur(s) et navires sur accord Capitainerie et CCICO
		16	91 m	Transmanche

Repères du plan	Quais	Postes	Longueurs théoriques accostables	Affectations
5	Ponton	B	20 m	Avitaillement en combustible des navires de pêche
	Appontement pétrolier	C	105 m	Réception hydrocarbures par pétrolier

Repères du plan	Quais	Postes	Longueurs théoriques accostables	Affectations
6	Thurot	Pontons	270 m	Plaisance sur pontons
		Quai	50 m	Stationnement prioritaire du SEPIA 2 puis relâche pêche sur autorisation de la capitainerie
7	Crouy	Quai	50 m	Stationnement pêche
8	Masset	Quai	155 m	Stationnement pêche
	Delmotte	Quai	144 m	Stationnement pêche
9	Cale au bois	Quai	60 m	Réparation navale ou stationnement pêche
	Lestage	Quai	50 m	Réparation navale ou stationnement pêche

Repères du plan	Quais	Postes	Longueurs théoriques accostables	Affectations
10	Môle Sud	Quai	90 m	Débarquement pêche artisanale sur 3 estacades
	Quai Jean Voisin	Quai	270 m	Débarquement pêche artisanale sur 9 estacades dans les modules 1 à 7
		Quai	250 m	Stationnement et débarquement pêche artisanale ou hauturière dans les modules 8 à 15
11	Quai Jean Voisin	Crée	40 m	Stationnement interdit Réserve débarquement pêche artisanale ou hauturière
		Trouée	50 m	Débarquement et stationnement pêche artisanale ou hauturière
		Norfrigo 1	75 m	Stationnement pêche artisanale ou hauturière
		Norfrigo 2	75 m	Déchargement et stationnement navires frigorifiques, stationnement pêche hauturière et artisanale hors escales navires frigorifiques
	Traverse Sud	Quai	60 m	Stationnement pêche artisanale
12	Quai Le Garrec	Quai	150 m	Stationnement pêche artisanale le long du quai et sur les 2 estacades Sud
		Estacade Nord (L01)	2 x 18 m	Stationnement pêche artisanale uniquement pour travaux à caractère urgent ou imprévu sur les cheluts
		Extrémité Sud/Ouest Quai	140 m	Stationnement pêche artisanale
		Extrémité Sud/Ouest Appontement	34 m	Velette des Douanes
	Quai Amiral Huguet	Quai	180 m	Avitaillement pêche artisanale sur 6 estacades
		Quai	134 m	Stationnement pêche et autres navires
Traverse Nord	Quai	70 m	Stationnement pêche et autres navires	

Repères du plan	Quais	Postes	Longueurs théoriques accostables	Affectations
13	Poste Roulier	Paserella n° 1	200 m (roulier classique) 210 m (bateau à grande vitesse)	Trafic commercial roulier fret et passagers, l'approche à moins de 100 m par voie maritime d'un navire accosté à ce poste étant interdite sauf autorisation de la Capitainerie
14	Quai de l'Europe	1 à 10	775 m	Tout trafic commercial

Bâtiments, outils d'exploitation et réseaux

PECHE

BATIMENTS

	surface au sol	surface totale
Halle Criée	961 m ²	1 922 m ²
Centre de lavage	3 240 m ²	3 240 m ²
Halle Jean Voisin	7 200 m ²	7 200 m ²
Gare de marée	14 000 m ²	14 000 m ²
Bâtiment gare de marée	390 m ²	1 170 m ²
Môle Sud	1 720 m ²	1 880 m ²
Hangar S	3 200 m ²	3 200 m ²
Hangar C	400 m ²	400 m ²
Hangar ACM	2 040 m ²	2 040 m ²
Bâtiment de marée Vert	3 900 m ²	7 600 m ²

EQUIPEMENTS

Ponton Bonvoisin	328 m
Véhicules légers	2 Citroën berlingo 1 Renault clio 1 Peugeot boxer 1 Citroën jumpy 1 Citroën nemo
Véhicules divers	2 balayuses voiries 11 remorques emballage 3 camions benne 1 camion lavage Iveco 1 camion nacelle 4 chariots élévateurs 2 laveuses voiries 1 tracteur agricole Renault

ASSECHEMENT

BATIMENTS

Bureaux SW2	30 m ²
Local SW1	100 m ²
Sous station SW2	78 m ²
Sous station Loubet Sud	60 m ²

EQUIPEMENTS

SW1	réformé
SW2	2500 T
SW3	réformé
Elévateur à bateaux	350 T
Elévateur 35T 1	35 T
Elévateur 35T 2	35 T
Embarcation assèchements	
Plateau d'essai 350T	Ducrocq Industries
Couple bers 1	Ducrocq Industries
Couple bers 2	Ducrocq Industries
Couple bers 3	Ducrocq Industries
Couple bers 4	Ducrocq Industries
2 Escaliers télescopique autoporteur	hauteur 4,5 m / 8 m
2 Escaliers télescopique autoporteur	hauteur 3 m / 5 m

COMMERCE

BATIMENTS

	<i>surface au Sol</i>	<i>surface Totale</i>
Hangar D1	10 800 m ²	10 800 m ²
Hangar D2	8 247 m ²	8 247 m ²
Hangar D3	4 650 m ²	4 650 m ²
Hangar D4	6 555 m ²	6 555 m ²
Hangar D5	3 360 m ²	3 360 m ²
Hangar D6	10 000 m ²	10 000 m ²
Hangar D7	5 000 m ²	5 000 m ²
Hangar D8	3 378 m ²	3 378 m ²
Hangar D9	3 645 m ²	3 645 m ²
Hangar D10	5 228 m ²	5 228 m ²
Hall de chargement D6	983 m ²	983 m ²
Locaux acconiers	1 400 m ²	1 400 m ²
Locaux acconiers double	630 m ²	630 m ²
Sous station Europe	60 m ²	60 m ²
Sous station D1	100 m ²	100 m ²
Aubette filtrage zone IP	20 m ²	20 m ²
Bureaux D3	282 m ²	846 m ²
Bureaux D6	163 m ²	163 m ²

EQUIPEMENTS

Grue 71	Réformée	
Grue 72	Réformée	
Grue 120	12,5T à 27 m	380V
Grue 121	12,5T à 27 m	15KV
Grue 122	12,5T à 27 m	15KV
Grue 181	18 T à 40 m	15KV
Grue 182	18 T à 40 m	15KV
Benne à câble 1	5m3 / 8 T	
Benne à câble 2	5m3 / 8 T	

PLAISANCE

PONTONS**1 454 ml**

Avant-Port	Y1	165 ml
	Y2	60 ml
	Y3	60 ml
	Y4	60 ml

*Nombre d'anneaux visiteurs : 70**Nombre d'anneaux abonnés (pour franchissement écluse) : 40*

Arrière-Port	Y5	70 ml
	Y6	70 ml
	Y7	70 ml
	Y8	70 ml
	Y9	70 ml
	Partie commune	130 ml

Nombre d'anneaux : 100

Bassin Napoléon	Y10	72 ml
	Y 11	77 ml
	Y 12	77 ml
	Y13	77 ml
	Y14	36 ml
	Partie commune	290 ml

*Nombre d'anneaux : 150***EQUIPEMENTS**

Pompe vide cale	Avant-port
Pompe à gasoil	déb. 130l/min / cuve 8500 l
Grue de levage	200 kg

BATIMENTS

	Surface au sol	Surface totale
Club house	350 m ²	778 m ²
Sanitaires Thurot	26,5 m ²	26,5 m ²
Sanitaires AR port	60 m ²	60 m ²

ECOPOINTS

ces éco-points traitent l'ensemble	des déchets ci-dessous
Avant port	} Déchets Industriels Banals Déchets Industriels Spéciaux Verre Papier / Carton Batteries / ferraille
Arrière port	
Bassin Napoléon	
Réparation navale plaisance	

TRANSMANCHE

GARE MARITIME

BATIMENTS

	<i>surface au sol</i>	<i>surface totale</i>
Bâtiment central	3 330 m ²	3 330 m ²
Bâtiment Thurot	302 m ²	302 m ²
Bâtiment contrôles sûreté	10 m ²	10 m ²
Algéco Piétons	418 m ²	418 m ²
Sanitaires chauffeurs	50 m ²	50 m ²
Locaux chauffeurs	70 m ²	70 m ²
Aubette Douane	53 m ²	53 m ²
Aubette double Cie 1	13 m ²	13 m ²
Aubette double Cie 2	13 m ²	13 m ²
Aubette simple Cie 1	2,5 m ²	2,5 m ²
Aubette simple Cie 2	2,5 m ²	2,5 m ²
Aubette simple Cie 3	2,5 m ²	2,5 m ²
Aubette simple Cie 4	2,5 m ²	2,5 m ²
Aubette simple Cie 5	2,5 m ²	2,5 m ²
Aubette simple Cie 6	2,5 m ²	2,5 m ²
Aubette double PAF 1	8,5 m ²	8,5 m ²
Aubette double PAF 2	8,5 m ²	8,5 m ²
Aubette double UKBA 1	8,5 m ²	8,5 m ²
Aubette double UKBA 2	8,5 m ²	8,5 m ²
Aubette filtrage zone IP	10 m ²	10 m ²
Sous station maritime	198 m ²	296 m ²
Sous station poste 13	66 m ²	66 m ²
Sous station poste 16	28 m ²	28 m ²

GARE MARITIME**EQUIPEMENTS**

Passerelle poste 13	Peiner Betax double ponts/double voies 2 rampes de 68 m x 6,5 m
Passerelle poste 15	Réformée
Passerelle poste 16	Rampe type Mc Grégor simple pont 69 m x 10 m
Ponton poste 13	20 mètres de largeur par 30 mètres - Franc-bord entre 2,5 et 5,5 mètres
Ponton poste 16	20 mètres de largeur par 30 mètres - Franc-bord entre 2,5 et 5,5 mètres
2 défenses flottantes yokohama	3 m Ø x 4,5 long

TERMINAL ROULIER HUB PORT**BATIMENTS**

	Surface Sol	Surface Totale
Bâtiment administratif	1050 m ²	2090 m ²
Bâtiment UKBA	600 m ²	600 m ²
Hangar contrôles sûreté	312 m ²	460 m ²
Hangar contrôles Douane	250 m ²	304 m ²
Salle d'attente	151 m ²	151 m ²
Sous station Carnot	62 m ²	62 m ²
Sous station poste 1	56 m ²	56 m ²
Sous station poste 2	50 m ²	50 m ²
Aubette double Cie 1	16 m ²	16 m ²
Aubette double Cie 2	16 m ²	16 m ²
Aubette double Cie 3	16 m ²	16 m ²
Aubette double Cie 4	16 m ²	16 m ²
Aubette double PAF 1	16 m ²	16 m ²
Aubette double PAF 2	16 m ²	16 m ²
Aubette double PAF 3	16 m ²	16 m ²
Aubette double PAF 4	16 m ²	16 m ²
Aubette double UKBA 1	16 m ²	16 m ²
Aubette double UKBA 2	16 m ²	16 m ²
Aubette double UKBA 3	16 m ²	16 m ²
Aubette double filtrage zone IP	20 m ²	20 m ²
Aubette Douane 1	19 m ²	19 m ²
Aubette Douane 2	19 m ²	19 m ²
Aubette lamanage	9 m ²	9 m ²

EQUIPEMENTS

Passerelle Poste 1	26 mètres de largeur par 65 mètres de longueur ; Franc bord inférieur de 1,50 à 5,50 mètres ; interpont de 5,10 à 7,20 mètres ; Translation de 0 à 18,50 mètres du front d'accostage ; Largeur voie de roulement inférieure de 9 mètres ; Largeur des 2 voies de roulement supérieures de 4,50 mètres ; rampe inférieure : 220 T Rampe latérale : 200 T
Portique directionnel 1 Portique directionnel 2 Portique directionnel 3 Portique directionnel 4 Portique directionnel 5 Portique directionnel 6	voirie
Auvent quadruple Auvent triple Auvent double Auvent simple 1 Auvent simple 2 Auvent simple 3	
Bassin EP 1 Bassin EP 2	
3 Défenses flottante	2,5 Ø x 5,2 long
Cabestan 1	1,5 KW
Cabestan 2	1,5 KW
Cabestan 3	1,5 KW
barque à moteur	

HOVERPORT

BATIMENTS

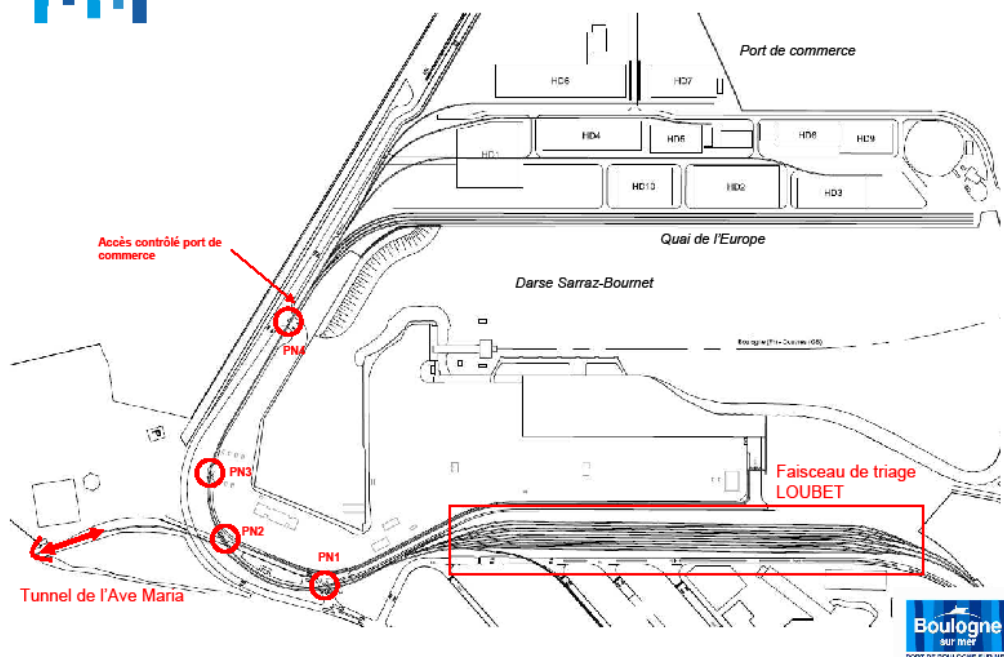
	<i>Surface au sol</i>	<i>surface totale</i>
Bâtiment administratif	500 m ²	1 500 m ²
Bâtiment trafic	3 900 m ²	3 900 m ²
Sous station Hoverport	58 m ²	58 m ²

RESEAU FERRE

La CCIBCO ne gère pas de voies ferrées, mais il existe sur le port : 5 000 m de voies sur le quai de l'Europe, le faisceau Loubet : 10 voies de 550 m alimenté par le tunnel de l'Ave Maria d'une longueur de 1 850 m, ainsi que la voie de bouclage.



PORT DE BOULOGNE – Desserte ferrée



RESEAU ROUTIER

Liaison A16/Port dans sa partie terminale entre les ronds points de la Gare de Marée et de Châtillon

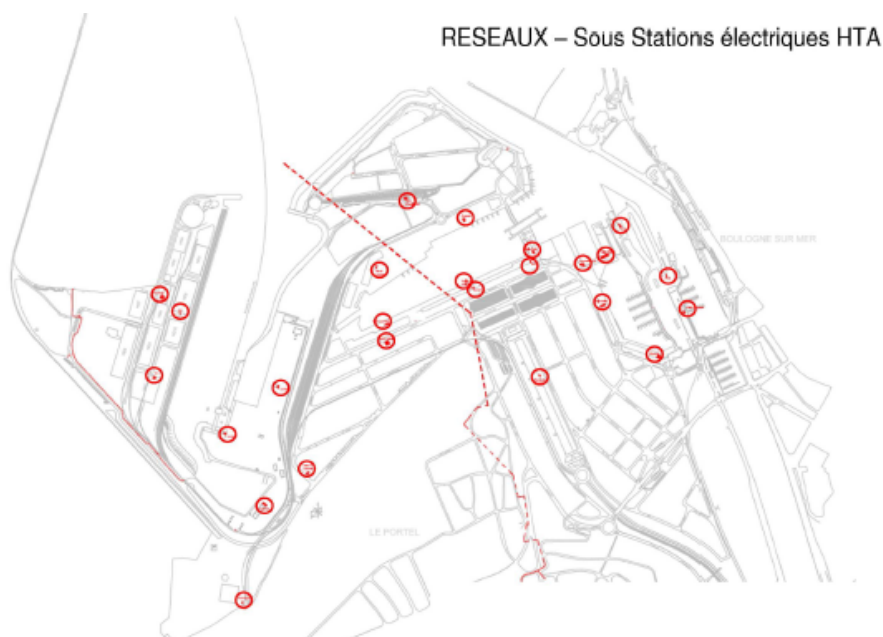
TIC

Zone desservie en liaisons ADSL haut débit par opérateur + réseaux fibres optiques pour les services portuaires (CCIBCO et SMBC)

RESEAU D'ELECTRICITE

Réseaux HTA (15 000 V) et 26 sous stations de transformation,

Sous-station	surface	Sous-station	surface
Stella Mar	16	Jean Voisin	180
Poste 13	26	Sud Loubet	60
Poste 16	24	Nord Loubet	45
Club House	18	Parc d'activités	28
Masset	80	Huguet	45
Delmotte	60	Parc à coffres	20
Slip Way 2	78	Hoverport	56
Loubet sud	60	Carnot	62
Mole sud	42	Poste 1	56
Halle Jean Voisin 2	75	Poste 2	50
Halle Jean Voisin 1	50	HDI	80
Halle Jean Voisin	45	HD2	20
Gare de marée	15	Europe	60



Environnement, Qualité, Sécurité et Sûreté

ENVIRONNEMENT

HISTORIQUE

La qualité n'est pas restée isolée, elle s'est étoffée par étape dans son engagement vers le développement durable. L'objectif est de systématiser le plus tôt possible les bons comportements pour la sécurité des personnes, la satisfaction de nos clients et la préservation de l'environnement. A savoir utiliser nos ressources de telle manière qu'elle préserve les besoins des générations futures.

Idéalistes et pragmatiques dans notre approche, conscients que le Port de Boulogne doit s'inscrire dans une démarche citoyenne et de proximité exemplaire, un bilan carbone a d'abord été réalisé. Puis une approche environnementale de l'urbanisme du Port de Boulogne permet d'apprécier nos impacts environnementaux et de définir cette année un Plan d'aménagement du Développement Durable pour les années à venir où tous les acteurs territoriaux et économiques du Port seront partenaires et acteurs. 2011 est l'année de l'adhésion à l'European Sea Port Organisation.

OBJECTIF : concrétiser, dans les faits, une politique territoriale de Développement Durable pour le Port.

ACTIONS

- ✓ **PALME** : Association pour le management environnemental des Parcs d'Activités : adhésion en janvier 2010.
- ✓ **BILAN CARBONE** : opération collective CRCI (Modèle de l'ADEME) : initiée en 2009 - réalisation 2010.
- ✓ **A.E.U. (Approche Environnementale et Urbanistique)** : (Modèle de l'ADEME) réalisation 2010 / 2011. Présentation des résultats le 27 mai 2011.
- ✓ **ECOPORTS** : initiée en 2010 – réalisée en mai 2011 avec ESPO.

OBJECTIFS :

- ✓ concrétiser, dans les faits, une politique territoriale de Développement Durable pour le Port.
- ✓ évaluer les actions Développement Durable du Port par rapport à l'ISO 26000, norme pour la responsabilité sociétale des entreprises.

AIRE de COLLECTE des DECHETS

- ✓ située rue des Margats – 62480 Le Portel
- ✓ appel d'offres en cours
- ✓ permis de construire accepté par la Mairie de Le Portel
- ✓ début des travaux : second semestre 2011

ECOPOINTS

4 écopoints existants dédiés à la Plaisance :

- ✓ Club house
- ✓ Bassin Frédéric Sauvage
- ✓ Bassin Napoléon
- ✓ Aire de réparation navale

6 Ecopoints en cours de création :

Permis de construire en cours d'instruction

- ✓ Quai Amiral Huguet (dédié Pêche) - Boulogne
- ✓ Quai Gambetta (dédié Pêche) - Boulogne
- ✓ Boulevard Napoléon (dédié Pêche) - Boulogne
- ✓ Quai de l'Europe (dédié Commerce) – Le Portel
- ✓ Quai Jean Le Garrec (dédié Pêche) – Le Portel
- ✓ Quai Jean Voisin (dédié Pêche) – Boulogne et Le Portel

QUALITE

HISTORIQUE

La démarche Qualité initiée par la CCIBCO est historique dans son sens de la préoccupation de la satisfaction de ses clients et de son souci de réussir ses missions mais aussi d'améliorer au quotidien ses performances.

Ces orientations sont celles que la CCIBCO recommande également à ses entreprises clientes comme les concepts de base d'un organisme quel qu'il soit.

Pour une meilleure reconnaissance de ces pratiques à l'extérieur et pour une opportunité de fédérer les équipes de la CCIBCO en interne, la CCIBCO a annoncé le 23 juin 1997 sa volonté de faire certifier sa démarche qualité selon la norme ISO 9001.

La certification a été établie en avril 2000.

Le certificat est valide pour une période de 3 années. Il a donc été renouvelé avec succès en Juin 2003, en juin 2006, puis en octobre 2009. il reste donc **valable jusqu'au 15 octobre 2012** sous condition d'un audit de maintien en octobre 2011

ACTIONS 2011

- ✓ mise en forme de la nouvelle politique qualité pour le Port de Boulogne-sur-Mer qui prendra en compte la politique sécurité et environnementale ainsi que les orientations pour le développement durable.
- ✓ présentation des Objectifs Qualité qui en découleront et faire figurer les objectifs Sécurité et environnementaux voire du développement durable qui s'imposent.
- ✓ réorganisation de la documentation Qualité au périmètre Port de Boulogne-sur-Mer.

OBJECTIF : audit AFNOR certification pour le maintien de la certification qualité ISO 9001 en Octobre 2011.

SECURITE

HISTORIQUE

- ✓ mission d'assistance technique confiée à A.I.N.F. en juin 2002.
- ✓ 30 unités de travail constituées au sein de l'entreprise (*incluant les services généraux*).
- ✓ 5 auditeurs formés par A.I.N.F. pour réaliser l'évaluation des risques. Les auditeurs ont rencontré les différents agents pour établir l'analyse fonctionnelle de chaque unité de travail et des risques correspondants.

Le document unique a été construit à partir des fiches de pré-analyses et présenté en CHSCT le 20 Décembre 2002.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, les Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais étant regroupés dans une seule entité sous la Direction de la nouvelle CCI Côte d'Opale, une harmonisation documentaire est en cours, incluant notamment une refonte de la formalisation du Document Unique mais également en application des articles L4812-18 et R4812-8 du Code du Travail, qui oblige l'employeur à présenter un programme annuel de prévention des risques professionnels ainsi que le rapport faisant le bilan sur les actions menées.

ACTIONS 2011

- ✓ à partir de janvier : mise en forme de la nouvelle présentation du Document Unique.
- ✓ réorganisation du périmètre du Document Unique en 13 unités de travail.
- ✓ conduite de 10 réunions sécurité auprès de l'encadrement du Port de Boulogne-sur-Mer avec présentation du Document Unique Version 2011 et réévaluation des Risques professionnels au poste de travail par chaque collaborateur.
- ✓ mise en conformité des outils de fabrication.

OBJECTIF : présenter la version la plus aboutie du Document Unique à la validation du CHSCT prévue en juin 2011.

ACTIONS au QUOTIDIEN

- ✓ analyse systématique des accidents inscrits au registre des accidents bénins de l'Entreprise.
- ✓ analyses réalisées en parallèle du Document Unique.
- ✓ réalisation de 20 mn sécurité en prévention dans différents services (unités de travail) par le responsable sécurité et par les responsables hiérarchiques.

ACTIONS ANTERIEURES

- ✓ distribution en Mars/Avril 2008, par le Responsable Sécurité, à chaque collaborateur du livret Accueil/Prévention : action majeure dans la responsabilisation de chaque collaborateur pour sa sécurité et celle de ses collègues.

SURETE

INSTALLATIONS PORTUAIRES CLASSEES

- ✓ Transmanche (IP 1201),
- ✓ Commerce môle ouest (IP 1202)
- ✓ Terminal roulier hub port (IP 1203)

VIDEO PROTECTION et SURVEILLANCE du PORT

- ✓ 1 agent E.C.S. chef de site
- ✓ 1 agent E.C.S. (sous-traitant) pour la surveillance vidéo du port
- ✓ 1 agent rondier 24h /24h affecté à la sécurité du port (*intervention sur alarme incendie et intrusion, levée de doutes*)

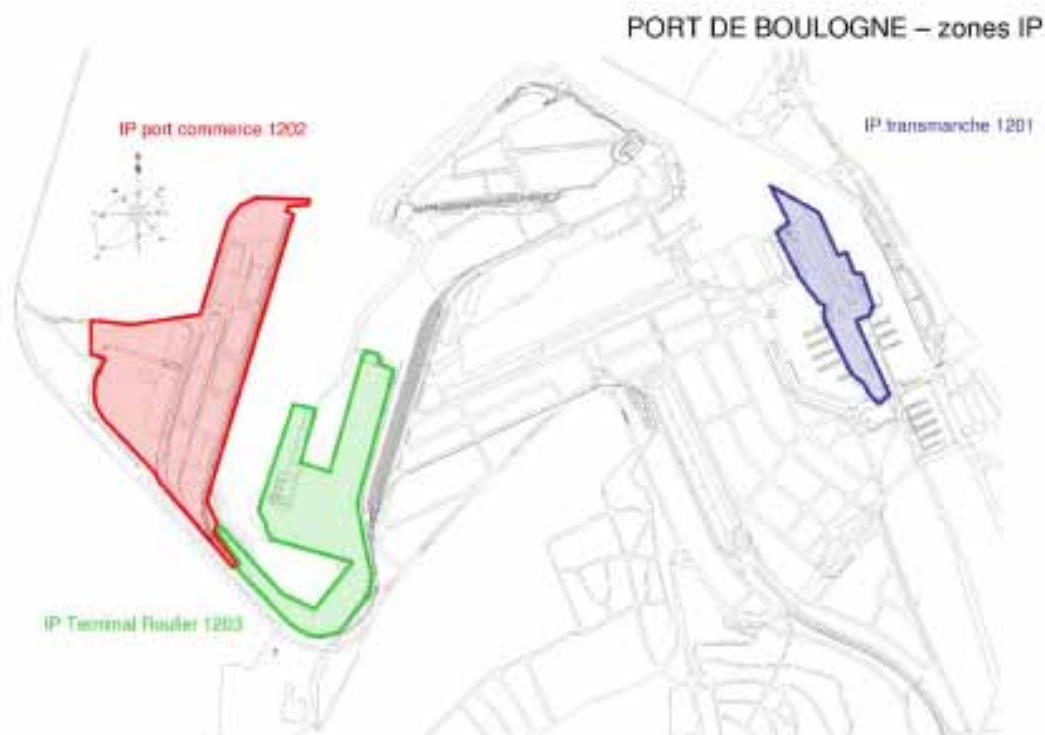
FILTRAGE HUB PORT / PORT de COMMERCE

- ✓ filtrages et gardiennage contrôle d'accès hub port : E.C.S.
- ✓ filtrages et gardiennage port commerce : agents CCI CO – Port Boulogne
- ✓ contrôles de sûreté (*fouille, rayons X, ...*) suspendus dans l'attente de la reprise d'un trafic

AGENTS SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (A.S.I.P.)

Deux agents CCI CO – port Boulogne :

- ✓ Chef du Service Exploitation et Sûreté
- ✓ Contremaître Sûreté



Budget

Budget de fonctionnement

- Les produits d'exploitation perçus par le port en 2010 se montent à 13,8 millions €
- Les charges d'exploitation se sont élevées en 2010 à 18,4 millions €

Pour le port de plaisance :

- Les produits d'exploitation perçus par le port en 2010 se montent à 0,7 millions €
- Les charges d'exploitation se sont élevées en 2010 à 1 millions €

Budget d'investissement

Investissements réalisés de 2006 à 2010 (5 ans) :

- Fin du contrat de plan Etat Région : 3,6 millions €
- Optimisation des outils du port de pêche et de capécure : 10 millions €
- Réalisation d'un espace de développement pour les entreprises de la filière produits de la mer : 12,3 millions €
- Développement de la logistique des produits de la mer : 32,3 millions €
- Construction et réparations navales : 0,27 millions €
- Aménagement de l'espace gare maritime place de la République : 0
- Réaménagement de l'espace hoverport : 0
- Développement de la capacité du port de plaisance : 0
- Tourisme de découverte économique : 0
- Maintenance des outillages et divers : 4,3 millions €
- **Total sur 5 ans : 62,9 millions €**
- **Moyenne annuelle : 12,6 millions €**

Emplois

Nombre de salariés du port de Boulogne (CCIT)

121 salariés au port de Boulogne :

- 19 cadres
- 23 agents de maîtrise
- 18 administratifs
- 61 ouvriers

Nombre de salariés dans les entreprises

Rappel des données du dossier du débat public Calais 2015

	Calais	Dunkerque	Boulogne sur Mer	Total des 3 ports
Emplois directs	3 555	3 743	1 924	9 222
Emplois indirects/induits	5 382	5 548	3 937	14 867
Autres emplois concernés	3 129	19 216	3 900	26 245
Total emplois salariés	12 066	28 507	9 761	50 334

Batiments de marée et Gare de marée

38 entreprises pour plus de 1400 salariés (toutes les entreprises n'ont pas fourni le nombre de leurs salariés)

<i>locataire</i>	<i>activité</i>	<i>nombre salariés</i>	<i>lieu</i>
ATLANTIC FRESH EUROPE	Import-Export négoce	4	BOULOGNE
BOSTEELS DISTRIBUTION	Transport	7	BOULOGNE
BOULOGNE PROCESS (Delpierre Mer et Tradition)	Atelier de découpe		BOULOGNE
BRING FRIGOSCANDIA	Transport	45	BOULOGNE
CDC PRESTATIONS	Commerce de gros	13	BOULOGNE
CDL	Commerce de gros		BOULOGNE
CLARK FISH	Commerce de gros	8	BOULOGNE
COFIMA	Mareyage	15	BOULOGNE
COPROMER	Transport	160	BOULOGNE
CRENO IMPEX	Commerce de gros		BOULOGNE
DFDS LOGISTICS	Transport	13	BOULOGNE
DRIEGE	Transport		BOULOGNE
ERRIGAL FISH	production, transformation et export de pdts de lamer	3	BOULOGNE
ESKIMO	mareyage filetage	10	BOULOGNE
EURL OLIVIER MAREE	Mareyage négoce prdts de la mer	3	BOULOGNE
EXPRESS MAREE	Transport	390	BOULOGNE
FAROE France	Production et négoce produits de la mer	6	BOULOGNE
FISHPARTNERS France	Négoce pdts de la mer	7	BOULOGNE
FRANCK FILETS	négoce et transformation	40	BOULOGNE
HALLVARD LEROY	Négoce pdts de la mer	4	BOULOGNE
ICELAND SEAFOOD France	Négoce pdts de la mer frais et surgelés	5	BOULOGNE
L.P.B	mareyage filetage	18	BOULOGNE
LES CHALUTIERS BOULONNAIS	Mareyage	33	BOULOGNE
MAREE COTE D'OPALE	Commerce de gros	2	BOULOGNE

<i>locataire</i>	<i>activité</i>	<i>nombre salariés</i>	<i>lieu</i>
NORSEA	Négoce produits de la mer	4	BOULOGNE
PECHERIES DES HAUTS DE France	négoce et mareyage	40	BOULOGNE
PREST OCEAN	Commerce de gros		BOULOGNE
RUNGIS MAREE	Transport	10	BOULOGNE
SARL JP MAREE	Mareyage filetage	48	BOULOGNE
SARL OCEANORD	Négoce pdts de la mer	3	BOULOGNE
SARL PHENIX DISTRIBUTION	Mareyage	9	BOULOGNE
SAS PRF	Négoce pdts de la mer, mareyage, filetage	70	LE PORTEL
SILVER SCOT	Autres intermédiaires du commerce en denrées, boissons et tabac	1	BOULOGNE
SPS	Mareyage	19	BOULOGNE
TRADIMAR BOULOGNE	Transport	106	BOULOGNE
TRADIMAR PLAN D'ORGON	Transport	123	BOULOGNE
TRANSPORTS LE BELIER	Transport		BOULOGNE
TRANSPORTS MESGUEN	Transport	200	BOULOGNE

Terre-pleins de Capécure : 223 sociétés représentant plus de 4500 emplois

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods		BOULOGNE
FINDUS France	FINDUS France	Produits élaborés	199	BOULOGNE
SCI LA CONVERSERIE		Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
SCI VIVIERS MARINS	VIVIERS MARINS	Mareyage - Filetage - Négoce	100	BOULOGNE
VIVIERS MARINS	VIVIERS MARINS	Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
VIVIERS MARINS	VIVIERS MARINS	Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
WIELS HENRI		Salaison - Fumaison		BOULOGNE
COMMUNAUTE D'AGGLO. DU BOULONNAIS	CAB	Administration		BOULOGNE
CAFE IN HAUTS DE France	CAFE IN HAUTS DE France	Commerce de gros de boisson		BOULOGNE
SCI HENON	SERIES 2000	Peinture marine		BOULOGNE
CCI	VALOUTIL	Fourniture industrielle		BOULOGNE
DELABLI	DELPierre SAS	Salaison - Fumaison	550	BOULOGNE
SCI VADI				BOULOGNE
SAS COMPTOIRS OCEANIQUES	SAS COMPTOIRS OCEANIQUES	Mareyage	12	BOULOGNE
BRUNEAU PIERRE C/o BRUNEAU Yasmine				BOULOGNE
CAFE IN HAUTS DE France	CAFE IN HAUTS DE France	Commerce de gros de boisson		BOULOGNE
COMMUNAUTE D'AGGLO. DU BOULONNAIS	Haliocap Pépinière atelier relais	Mareyage		BOULOGNE
CORRUE	CORRUE DESELLE	Salaison - Fumaison	39	BOULOGNE
SAS COMPTOIRS OCEANIQUES	SAS COMPTOIRS OCEANIQUES	Mareyage - Filetage - Négoce	12	BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
SCI DAXMAR		Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
SCI DU CHANNEL	MONDIAL NAVYS	Fourniture industrielle	4	BOULOGNE
SCI GLN	PANIER DE LA MER	Association		BOULOGNE
SCI L'AMAZONE	MONDIAL NAVYS	Fourniture industrielle	4	BOULOGNE
BISIAUX BRETEZ	SARL OPAL STEEL	Chaudronnerie		BOULOGNE
P.I.D.M.	PIDM	Peinture marine		BOULOGNE
DELABLI	MARINE HARVEST / Comités des pêches	Salaison - Fumaison / Mareyage - Filetage	125	BOULOGNE
SCI 7 RUE DE MARENGO	AMB	Mécanique marine		BOULOGNE
SCI FONZY	AQUABLEU	Bureau de négoce		BOULOGNE
SCI LES AMIS ASSOCIES	GIE DU LITTORAL	Poissonneries		BOULOGNE
SCI LUCKY	NATIONAL 1	Négoce	7	BOULOGNE
SCI MAGENTA 9/11	ESL	Electronique marine		BOULOGNE
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods	822	BOULOGNE
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods	822	BOULOGNE
POLYPOR	POLYPOR	Fourniture emballages		BOULOGNE
SCI JCD	JACKY MAREE	Salaison - Fumaison		BOULOGNE
SCI KD	CL PRESTATION	Mareyage - Filetage - Négoce	28	BOULOGNE
ACCARY ET FILS	ACCARY ET FILS	Salaison - Fumaison	9	BOULOGNE
ACMI	CME	Ecorage		BOULOGNE
ACMI	OPALE TECHNI SERVICES	Chaudronnerie		BOULOGNE
AQUACULTURE SARL				BOULOGNE
SCI GASTON SEILLIER				BOULOGNE
INDIVISION FONTAINE				BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
LEMAITRE	SOMAREX	Poissonnerie		BOULOGNE
LEPRETRE LAMOUR	LEPRETRE LAMOUR	Entreposage matériel de Pêche		BOULOGNE
NORD PECHERIES	VEDIOR BIS	Intérim		BOULOGNE
PEUVION JEAN MARC				BOULOGNE
PEUVION JEAN MARC				BOULOGNE
REGAL MAREE	REGAL MAREE	Mareyage - Filetage - Négoce	40	BOULOGNE
SCI 08-10 RUE DE VERDUN	CFPM	Formation		BOULOGNE
SCI BOURGAIN	BOURGAIN FILS	Salaison - Fumaison	27	BOULOGNE
SCI FONTAINE				BOULOGNE
SCI GASTON SEILLIER	DAVID JC	Salaison	32	BOULOGNE
SCI JULIE				BOULOGNE
A 16 FROID	A 16 FROID	Entreposage frigorifique	3	BOULOGNE
BATI LEASE				BOULOGNE
CRUSTA D'OC	CRUSTA D'OC	Cuisson de crevettes	60	BOULOGNE
CRUSTA D'OC	CRUSTA D'OC	Cuisson de crevettes	60	BOULOGNE
CRUSTA D'OC	CRUSTA D'OC	Cuisson de crevettes	60	BOULOGNE
DELPierre BOURREL	DELPierre FREDERIC	Poissonnerie		BOULOGNE
FONTAINE STEPHANE	FONTAINE STEPHANE	Poissonnerie		BOULOGNE
JACK FRANCE IMPORT	JACK FRANCE IMPORT	Mareyage - Filetage - Négoce	23	BOULOGNE
SCI ALBERT LAVOCAT	UNIPECHE	Mareyage - Filetage - Négoce	23	BOULOGNE
SCI ANNICOLE	SELMER	Négoce de sel	1	BOULOGNE
SCI C2MC	CNMC	Ecorage - Mareyage	8	BOULOGNE
SCI COD UNION	AQUABOULOGNE	Bureau de négoce		BOULOGNE

Schéma sectoriel : gestion des équipements portuaires et aéroportuaires ANNEXES Septembre 2011

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
SCI DU BASSIN LOUBET	A16 FROID, TRANSFOPECHE	Entreposage frigorifique, Bureau de négoce	3	BOULOGNE
SCI GLN	LPB / CAPNORD	Poissonnerie	18	BOULOGNE
SCI LES ARTISANS PECHEURS REUNIS	BOULOGNE ECORAGE	Ecorage	7	BOULOGNE
BEURON VADET	BEURON VADET	Mareyage - Filetage - Négoce	17	BOULOGNE
EURONOR	EURONOR	Armement à la Pêche	190	BOULOGNE
COPEBO	COPEBO	Fourniture matériel		BOULOGNE
MARCEL BAEY				BOULOGNE
MARCEL BAEY		Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
MARINE SA	MARINE SA	Mareyage - Filetage - Négoce	28	BOULOGNE
MARINE SA	MARINE SA / SDM	Mareyage - Filetage - Négoce / Groupage -dégroupage	28	BOULOGNE
MONA	MONA	Salaison - Fumaison		BOULOGNE
MONA	MONA	Salaison - Fumaison		BOULOGNE
SCI JOAL	JP MAREE	Mareyage - Filetage - Négoce	48	BOULOGNE
DELTA MAREE	DELTA MAREE / LITTORAL MAREE	Mareyage - Filetage - Négoce	13	BOULOGNE
FINAMUR	PRODUITS COTIERS	Mareyage - Filetage - Négoce	20	BOULOGNE
SCI DASCA				BOULOGNE
SCI DASCA				BOULOGNE
SAUVAGE ARTHUS	EQUIP MAREE	Coutellerie		BOULOGNE
SCI 17 - 19	UNIPECHE	Mareyage - Filetage - Négoce	23	BOULOGNE
SCI 17 - 19	UNIPECHE / ADECCO / BEM	Mareyage - Filetage - Négoce / Intérim / Electronique	23	BOULOGNE
SCI DASCA		Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
SCI DASCA		Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
SCI DASCA		Entreposage frigorifique		BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
SCI DASCA				BOULOGNE
SCI DU PORT	LE PECHEUR DE Bgne/mer / NEELTJE-JANS	Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
SCI PECHERIES BELLE MAREE				BOULOGNE
SCI MECHIN	POISSONNIERS DU PORT	Poissonnerie		BOULOGNE
PECHERIES D'OUTRE MER				BOULOGNE
SCI PECHERIES BELLE MAREE	LASSALE FILETS	Mareyage - Filetage - Négoce	24	BOULOGNE
SCI SBG	AZB MAREE	Poissonnerie		BOULOGNE
WHITELINK SEAFOOD	WHITELINK SEAFOOD	Mareyage - Filetage - Négoce	120	BOULOGNE
DIMAPEL	DIMAPEL	Fabrication machines industrielles		BOULOGNE
CARDONA VIRGINIE	GUYOT ET FILS	Mareyage - Filetage - Négoce	28	BOULOGNE
COOPERATIVE MARITIME ETAPLOISE	CME	Ecorage	200	BOULOGNE
FRAIS EMBAL	FRAIS EMBAL / CHANADE / BC DIS / SCS	Mareyage - Filetage - Négoce	99	BOULOGNE
GROUX	ETG	Electronique marine		BOULOGNE
GUYOT PIERRE	GUYOT ET FILS	Mareyage - Filetage - Négoce	28	BOULOGNE
M.G.H.	MGH	Mareyage - Filetage - Négoce		BOULOGNE
MASSON PERE ET FILS	cession en cours			BOULOGNE
SCI NICOMAR	SERIES			BOULOGNE
SCI WISSOCQ				BOULOGNE
CONSEIL REGIONAL NORD PAS DE CALAIS	HALIOMER		15	BOULOGNE
DEMARNE FRERES	DEMARNE	Mareyage - Filetage - Négoce	57	BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
SIRENES BOULONNAISES	SIRENES BOULONNAISES	Mareyage - Filetage - Négoce	38	BOULOGNE
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods		BOULOGNE
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods	822	BOULOGNE
ING LEASE France SA	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods	822	BOULOGNE
SCI J 2 L				BOULOGNE
LEGROS	LEGROS SA	Fournitures industrielles		BOULOGNE
SCI ALBERT LAVOCAT	AVIPECHE	Avitaillement		BOULOGNE
SCI BEHAGHEL	CHATILLON	Restauration		BOULOGNE
ARCTICA PARTNERS	ARCTICA PARTNERS	Conditionnement - Surgélation	7	BOULOGNE
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods	822	BOULOGNE
DMP SARL	DMP / NEGOTRANS/ AXIMA / CRISTAL SEAFOOD	Entrepôt frigo / Transport frigo / Install frigo / Négoce	14	BOULOGNE
JP COLL	COLL	Mareyage - Filetage - Négoce	23	BOULOGNE
NORFRIGO	France GEL	Production glace		LE PORTEL
NORFRIGO	France GEL	Production glace		BOULOGNE
MARINE HARVEST BOULOGNE	MARINE HARVEST ULTRA FRAIS	Mareyage - Filetage - Négoce		LE PORTEL
NORDVICK	NORDVICK	Mareyage - Filetage - Négoce	16	LE PORTEL
NORFRIGO	NORFRIGO	Entreposage frigorifique	45	LE PORTEL
MARCEL BAEY	MARCEL BAEY	Salaison - Fumaison		LE PORTEL
OSEO BDPME	SN DOLLEANS	Mareyage - Filetage - Négoce	20	LE PORTEL
PECHERIES OCEANES MAREYAGE		Valorisation sous-produits		LE PORTEL

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
POPPE	POPPE			
SCI MARINEOPOLIS	VALOFISH		12	
PRF	PRF	Mareyage - Filetage - Négoce	70	BOULOGNE
PRF	PRF	Mareyage - Filetage - Négoce	70	BOULOGNE
BLAMENGIN		Construction - réparation navale		LE PORTEL
NORFRIGO	PACKOPALE	Conditionnement		LE PORTEL
TROLLE		Fourniture de métaux		LE PORTEL
SCI VALLEE DE L'ENFER				LE PORTEL
CHANNEL POIDS LOURDS	CHANNEL POIDS LOURDS	Mécanique poids lourds		LE PORTEL
CHANNEL POIDS LOURDS	CHANNEL POIDS LOURDS	Mécanique poids lourds		LE PORTEL
COBOMA	COBOMA	Mareyage - Filetage - Négoce	34	LE PORTEL
COPALIS	CTPP	Valorisation sous-produits	179	LE PORTEL
COPALIS	CTPP	Valorisation sous-produits	179	LE PORTEL
SCI C. F. I.	cession en cours	Chaudronnerie		LE PORTEL
SCI VALLEE DE L'ENFER		Chaudronnerie		LE PORTEL
SCI VALLEE DE L'ENFER	VORAMAR / SMT 62		15	LE PORTEL
SCI VALLEE DE L'ENFER				LE PORTEL
SCI VALLEE DE L'ENFER				LE PORTEL
CTPP	CTPP	Valorisation sous-produits	179	LE PORTEL
EUROFILETS	EUROFILETS	Mareyage - Filetage - Négoce	29	LE PORTEL
S.B.S.M	S.B.S.M	Salaison - Fumaison		LE PORTEL

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
BREFORT LOUIS	HRC	Chaudronnerie		LE PORTEL
COLEMAN	COLEMAN	Réparation navale		LE PORTEL
KNAUF PACK NORD	KNAUF PACK NORD	Fourniture emballages		LE PORTEL
RIDEZ	PIDM	Peinture marine		LE PORTEL
SCI D'OUTRE L'EAU				LE PORTEL
SCI EMA.C		Récupération palettes		LE PORTEL
PRILAM	PRILAM	Mareyage - Filetage - Négoce	31	LE PORTEL
PRILAM	PRILAM	Mareyage - Filetage - Négoce	31	LE PORTEL
BERNHARDT SA	BERNHARDT SA	Fourniture emballages	48	BOULOGNE
BERNHARDT SA	BERNHARDT SA	Fourniture emballages	48	BOULOGNE
CONTINENTALE NUTRITION	CONTINENTALE NUTRITION	Petfoods		BOULOGNE
COOPERATIVE MARITIME ETAPLOISE	CME	Ecorage		BOULOGNE
COOPERATIVE MARITIME ETAPLOISE	CME	Conditionnement - Surgélation		BOULOGNE
SCI ANGLE MONTEBELLO	PRILAM	Mareyage - Filetage - Négoce	31	BOULOGNE
SOPROPECHE	MANPOWER	Agence intérim		BOULOGNE
IKOS OVE	OPALE VALO EMBALLAGES	Traitement emballages		BOULOGNE
IKOS OVE	OPALE VALO EMBALLAGES	Traitement emballages		BOULOGNE
SAMAP	SAMAP	Assurance maritime		BOULOGNE
SCI COMMANDANT CHARCOT	FROM NORD / SYNDICAT DES ARMATEURS	Organismes professionnels		BOULOGNE
IMMOSTEF	STE TFE	Entreposage frigorifique	30	BOULOGNE
SCI HAIGNERE	CONEGAN	Conditionnement	90	BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
NORFRIGO	NORFRIGO	Entreposage frigorifique		LE PORTEL
NORFRIGO	NORFRIGO	Entreposage frigorifique		LE PORTEL
NORFRIGO	NORFRIGO	Entreposage frigorifique		LE PORTEL
SOGEBAIL	COPROMER	Transport frigorifique	160	BOULOGNE
MARINE HARVEST BOULOGNE	MARINE HARVEST BOULOGNE	Salaison - Fumaison		
SCI AGROPALE	OCEAN DELICES	Produits élaborés	40	BOULOGNE
CAPITAINE HOUAT	CAPITAINE HOUAT	Négoce, préparation et transformation de produits aquatiques	140	BOULOGNE
BOULOGNE LAVAGE POIDS LOURDS	BOULOGNE LAVAGE POIDS LOURDS	Lavage poids lourds		LE PORTEL
UNIPECHE	UNIPECHE			LE PORTEL
IMMOSTEF	STE TFE	Entreposage frigorifique		BOULOGNE
COMMUNAUTE D'AGGLO. DU BOULONNAIS				
COMMUNAUTE D'AGGLO. DU BOULONNAIS				
SOCARENAM				
SOCARENAM				
SOCARENAM				
CADET BOULY GARAGE	GARAGE CADET BOULY	Mécanique automobile		BOULOGNE
DECANTER	DECANTER	Mécanique marine		BOULOGNE
DECANTER	DECANTER	Mécanique marine		BOULOGNE
ERCKELBOUDT BOURGAIN	GARAGE CONSTANTINE	Mécanique automobile		BOULOGNE
ERCKELBOUDT BOURGAIN	GARAGE CONSTANTINE	Mécanique automobile		BOULOGNE
GEA MATAL		Installation frigorifique		BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
JOLLY	JOLLY	Entreposage matériel de pêche		BOULOGNE
FAUCHET	JOLLY	Entreposage matériel de pêche		BOULOGNE
MAES J	MAES / FOURCHETTE CLUB	Produits élaborés		BOULOGNE
PEUVION JEAN MARC	PEUVION PNEUS	Mécanique automobile		BOULOGNE
SCI CONSTANTINE	GTMH	Mécanique automobile		BOULOGNE
SCI GAMBETTA	GACOPAL	Poissonnerie		BOULOGNE
SCI SCACP	ARTISANALE DE BATIMENT	Négoce accumulateurs		BOULOGNE
SCI VSA		Mécanique marine		BOULOGNE
SCI LA BERGERIE	ETS BOPP TREUILS JEB	Location, maintenance treuils		BOULOGNE
B'AEU	SANDWICHERIE DU PORT	Restauration		BOULOGNE
SARL ALBF	SOFRANOR	Cuisson de crevettes	74	BOULOGNE
SOFRANOR	SOFRANOR	Cuisson de crevettes	74	BOULOGNE
SCI FREDOUILLE	THERMOCLIM	Installation frigorifique		BOULOGNE
SCI 46-48 RUE DE CONSTANTINE	THERMOCLIM / EASY ICE	Installation frigorifique		BOULOGNE
TRADIMAR BOULOGNE	TRADIMAR BOULOGNE	Transport frigorifique	106	BOULOGNE
SCI CONSTANTINE	YORK France	Installation frigorifique		BOULOGNE
SCI CONDORCET				BOULOGNE

attributaire	Locataire ou Exploitant	Activité	Nombre salariés	LIEU
SOFRANOR		Cuisson de crevettes		BOULOGNE
SOFRANOR				BOULOGNE
SMCL	SMCL	Combustibles liquides		BOULOGNE
PARTOUCHE SAS	Casino			
SINGER				LE PORTEL
SITA NORD				LE PORTEL

Autres occupants du port de Boulogne

HOVERPORT Douanes Boulogne Développement DDE	Bureaux R+1 et bâtiment trafic Bureaux R+2 et R+3 Local bâtiment trafic	Le Portel Le Portel Le Portel
ETAPLES Coopérative Maritime Etaploise Crédit Maritime	Hangar à filets Attribution terre-plein	Etaples Etaples
DIVERS Douanes Sté Flaeger	Attribution terre-plein (SW3) Bâtiment quai Chanzy	Le Portel Boulogne

<i>Locataires</i>	<i>Bâtiments/bureaux/TP</i>	<i>Lieu</i>
PORT de COMMERCE		
Cotrama	Hangars du port de commerce D1 – D4 – D6 – D7 – D10 et hall rechargement D6	Le Portel
Services Maritimes Boulogne (SMB)	Bureaux du hangar D3	Le Portel
Euro Docks Services	Bureaux du hangar D3	Le Portel
SITCA	Bureaux du hangar D3	Le Portel
SARL Ferme Eoliennes Le Portel Plage	Attribution terre-plein	Le Portel
Entreprise Singer	Attribution terre-plein	Le Portel
TERMINAL ROULIER		
Police aux Frontières	Bureaux bâtiment principal + aubettes	Le Portel
Douanes	Bureaux bâtiment principal + hangar de contrôle + aubettes	Le Portel
GARE MARITIME		
Ville de Boulogne	Salles 2 – 3 – e et 5 de la gare maritime	Boulogne
Alcium Pêche	Bâtiment modulaire	Boulogne
Sem PFI	Bâtiment contrôle approfondi	Boulogne
SCET	Bâtiment contrôle approfondi	Boulogne
Affaires Maritimes	Local réserve	Boulogne
PLAISANCE		
Yacht Club Boulonnais	Locaux club house	Boulogne
Espadon Club	Locaux club house	Boulogne
Club de plongée CSMCO	Locaux club house	Boulogne

C- Port d'Étaples

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

Conseil Général du Pas de Calais

Nature du gestionnaire

CCI Cote d'Opale

Date de fin du contrat

2027

Caractéristiques techniques

Un réseau d'éclairage public et de distribution de la force électrique
Un engin de manutention de 130 tonnes destiné à l'assèchement et à la mise à l'eau
Un hangar à filets
Un terre plein de 300 m²
Un local de 311 m² pour les marins

Budget

38 000 € de produits d'exploitation en 2010

Annexe V Caractéristiques techniques des équipements portuaires intérieurs

A- Ports de Lille

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Grand Lille

Date de fin du contrat

2038

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

variable selon les sites. Depuis le Gabarit Classe IV (1.000 à 1.500 T.) pour les sites de Halluin et Wambrechies jusqu'à la Classe Va (1.500 à 3.000 T.) pour les autres ports.

Terrain

250 hectares se décomposant en

- Lille 41 h
- Halluin 25 h
- Santes/Haub. 111 h
- Loos Sequedin 23 h
- Wambrechies 35 h
- Houplin Ancoi. 13 h
- Autres 2 h

Quais

Total 6.740 mètres, se décomposant en

- Lille 2.325 m
- Loos-Sequedin 1.565 m
- Santes/Haub. 1.450 m
- Halluin 560 m
- Wambrechies 450 m
- Autres 255 m
- Houplin Ancoisne 135 m

Autres caractéristiques**Hangars :**

217.307 M2 de bâtiments, entrepôts etc...

Outils de manutention :

2 terminaux à conteneurs.

Lille Conteneurs Terminal (L.C.T) à Lille couvre une surface de 12 hectares, est équipé de 2 portiques et pourvu de 600 mètres de quai et 4.800 mètres de voies ferrées.

Halluin Conteneurs Terminal (H.C.T) à Halluin couvre une surface de 10.000 M2.

Réseau ferré géré :

17 kilomètres

Sécurité sûreté

1 responsable dédié

Environnement :

Bilan carbone effectué

Budget

Budget de fonctionnement

14,5 millions d'euros en 2010

Budget d'investissement

2000 à 2010 : 47,3 millions d'euros

2010 : 8,7 millions d'euros

2011 à 2013 (prévisionnel) : 53,2 millions d'euros

Emplois

D'après une enquête de 2003, plus de 3500 emplois directs dans plus de 150 entreprises.

B- Port de Douai Dorignies

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Grand Lille

Date de fin du contrat

Concession de 50 années arrivant à expiration en 2029

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Gabarit Classe Va (1.500 à 3.000 Tonnes)

Terrain

1 hectare

Quais

100 mètres

C- Port de Harnes

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession à la Mairie de Harnes et contrat d'affermage entre la CCI Grand Lille et la Mairie de Harnes

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Grand Lille

Date de fin du contrat

Concession de 30 années, arrivant à expiration en 2029
Durée du contrat d'affermage : 10 ans. Expiration en 2012

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Gabarit Classe Va (1.500 à 3.000 T.)

Terrain

12 hectares

Quais

470 mètres

Autres caractéristiques techniques

Hangars : non

Outils de manutention : 10.000 M2 de structure en béton pour les conteneurs. Plate-forme dévolue aux trafics de la filière valorisation (notamment trafic des verres à recycler)

D- Port de Arques Saint Omer

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Grand Lille

Date de fin du contrat

2039

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Gabarit Classe Va (1.500 à 3.000 Tonnes)

Terrain

1 hectare.

10,3 hectares en zone portuaire concédée.

23 hectares en zone portuaire et logistique

Quais

360 mètres

Autres caractéristiques techniques

E- Port de Marquion

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession et contrat d'affermage entre la CCI Grand Lille et la Mairie de Marquion

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Grand Lille. Comité de pilotage = Ports de Lille, Mairie de Marquion, CCI Artois et VNF

Date de fin du contrat

La concession expire en Novembre 2030

Le contrat d'affermage expire en Octobre 2016

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Gabarit Classe II (400 à 650 Tonnes)

Terrain

3 hectares

Quais

185 mètres

Autres caractéristiques techniques

F- Port de Béthune

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Artois

Date de fin du contrat

2022

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Gabarit Classe Va (1.500 à 3.000 Tonnes)

Tirant d'air : 4,05 mètres

Terrain

35 hectares dont 23 exploitables

Quais

330 mètres

Autres caractéristiques techniques

Hangars : 9.660 M2 de bâtiments

Outils de manutention :

1 Engins de parc, 1 Porte-conteneurs, 1 Outillage de traitement du vrac propriétés du concessionnaire

1 Grue fixe (à câbles), 1 Grue mobile (hydraulique) propriétés d'un tiers

Réseau ferré géré : oui

Budget

Budget de fonctionnement

830 000 € de recettes en 2010

Budget d'investissement

6,5 millions d'euros d'immobilisations brutes au dernier bilan

425 000 € d'investissement réalisés au cours des 5 dernières années

74 000 € de maintenance réalisés au cours des 5 dernières années

Emplois

Nombre de salariés

4,5 personnes de la CCIT dédiées au port

G- Port d'Arras-Saint Laurent Blangy

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Artois

Date de fin du contrat

2022

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Gabarit Classe I (Freycinet 300 tonnes, enfoncement 1,80 mètres)

Terrain

5,9 hectares

Quais

340 mètres

H- Ports de Valenciennes

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Concession

Nature du concédant

VNF

Nature du gestionnaire

CCI Grand Hainaut

Date de fin du contrat

31 Décembre 2038

Caractéristiques techniques

Desserte fluviale

Tous les sites sont situés sur des gabarits de la classe Va (1.500 à 3.000 Tonnes) sauf St Saulve Classe IV (1.000 à 1.500 tonnes)

Terrain

14 hectares se décomposant en

- Denain 5 h
- St-Saulve 5 h
- Bouchain 0 h
- Valenciennes 1 h
- Rouvignies 3 h

Quais

Total 1.760 mètres, se décomposant en

- St-Saulve 700 m
- Denain 675 m
- Bouchain 150 m
- Rouvignies 150 m
- Valenciennes 85 m

Autres caractéristiques techniques

Cale sèche 3.660 m²

Réseau ferré géré : terminal ITE à Saint Saulve

Certification ISO 9001 obtenue en 2008

Délégation de Service Public sur le Port de St-Saulve à Terminal Multimodal du Valenciennois. TMV est une SAS constituée par la Sas Sorival, la Sarl Hainaut Logistique et le GIE Nord Container Service (Ports de Lille et Port autonome de Dunkerque). Durée du contrat d'affermage : 10 ans, arrivant à expiration le 30 Septembre 2015

Budget

Budget de fonctionnement

150 000 euros de produits en 2009

Budget d'investissement

3,3 millions d'euros d'immobilisations brutes au bilan de 2009

Investissements au cours des 5 dernières années : agencement et aménagement de terrain 153 865 euros

Investissements prévus : terminal à conteneurs sur le Quai de Saint-Saulve 10 millions d'euros

Emplois

15 salariés dans CCES (activités conteneurs)

Annexe V Caractéristiques techniques des aéroports

A- Aéroport de Lille Lesquin

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Délégation de service public

Nature du concédant

Le SMALIM. 3 collectivités assurent le fonctionnement général du SMALIM. La Région et Lille Métropole Communauté Urbaine exercent leurs droits et obligations pour l'aéroport Lille-Lesquin, respectivement à hauteur de 66 et 34%. La Région et la Communauté de Communes Flandres-Lys font de même pour l'aéroport de Merville.

L'Etat garde ses compétences régaliennes de sûreté avec la police, les douanes, l'antiterrorisme..., ainsi que ses compétences en matière de sécurité de la navigation aérienne et de son contrôle.

Le SMALIM assure les missions et responsabilités suivantes : stratégie d'investissement et de développement des aéroports de Lille Lesquin et de Merville Calonne; maîtrise d'ouvrage d'études et de travaux ; autorité responsable du service public aéroportuaire ; aménagement, entretien et gestion des aéroports.

Nature du gestionnaire

Société de gestion de l'aéroport de la région de Lille (SOGAREL) qui est constituée de la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lille à 61 %, en association avec Veolia (34 %) et la Sanef (5 %)

Date de fin du contrat

2018

Caractéristiques techniques

Code IATA

LIL

Code OACI

LFQQ

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 50° 33' 51" N

Longitude : 3° 05' 11" E

Altitude : 48 m (157 ft)

Terrain

482 (ha)

Pistes

Piste 1

Dimensions : 2845 m x 45 m Orientation : 08/26 Nature du revêtement : enrobé souple Aides à l'atterrissage : ILS Cat. III Balisage lumineux : HI - PAPI - Rampe d'approche - Feux à éclats

Piste 2

Dimensions : 1600 m x 30 m Orientation : 02/20 Nature du revêtement : enrobé souple

Autres caractéristiques techniques

Données aéronautiques et techniques

aéroport civil. ouvert à la CAP. ouvert au trafic international.

IFR-VFR nuit

heures d'ouverture : H24

classement : A

SSLIA : Catégorie 7

Traitement des passagers

nombre de terminaux : 1

surface de l'aérogare : 9000 m²

capacité annuelle de traitement : 2500000

aire de stationnement : 118000 m²

nombre de postes avec passerelle : 3

nombre de postes hors passerelle : 11

Traitement du fret

surface de l'aérogare : 9000 m²

capacité annuelle de traitement du fret : 68000

Aviation générale

Aérogare Surface : 800 m²

Installations : hall et bureau d'accueil, salle repos PN, préparation vols, contrôle douanes et transfrontalier, salon d'honneur

Aire de stationnement : 48 000 m²

Aviation d'affaires

Surface hangars aéronaves: 6 400 m²

Prestations aéronautiques

carburant : JET A1 AVGAS

sociétés pétrolières : Total

assistance aéroportuaire : Aviapartner

assistance fret : Aéroport

maintenance et réparation : Aviapartner (assistance aéroportuaire) Régional (service technique)

Services de l'Etat

météorologie : aviation civile : gendarmerie du transport aérien : police aux frontières : douanes :

Contrôle d'aérodrome

Flux

Trafic fret

transport de fret : Air France Cargo, KLM, France Handling, CSC, SFS/WFS

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
fret avionné	227	319	170	140	539	285%	24.1 %
fret camionné							
voyageant sous LT	62 812	68 108	65 901	51 717	48 960	-5.3 %	-6%
TOTAL	63 039	68 427	66 071	51 857	49 499	-4.5 %	-5.9 %

Trafic passager

Aviation régulière :

Ryanair, Air France, Air Algérie, Aigle Azur, Royal Air Maroc, Vueling, Chalcir, XL Airways, Transavia

Saison :

Tunisair, Nouvelair, Luxair, Pégase, Air Cairo

Tours opérateurs :

Thomas Cook France, Aquatour, Cap Tour, Fram, Jet Tours, Kit Voyages, Tibo Tours, Nouvelles Frontières, Marmara, Olandini, Pacha Tours, Poivre et Sel, Look Voyages, Voyages Auchan

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
passagers locaux	926 755	1 038 665	1 007 566	1 134 016	1 149 189	1.3 %	5.5 %
internationaux	332 316	411 785	384 940	389 619	298 767	-23.3 %	-2.6 %
nationaux	594 439	626 880	622 626	744 397	850 422	14.2 %	9.4 %
transit	9 277	13 093	7 138	13 908	21 504	54.6 %	23.4 %
TOTAL	936 032	1 051 758	1 014 704	1 147 924	1 170 693	2%	5.8 %
low cost	16 844	53 046	45 385	219 247	230 858	5.3 %	92.4 %

Mouvements

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements com	16 643	17 785	17 273	16 752	17 104	2.1 %	0.7 %
mouvements non	16 560	11 292	15 529	14 148	15 727	11.2 %	-1.3 %
locaux	8 782	5 333	8 152	7 667	9 159	19.5 %	1.1 %
voyages	7 778	5 959	7 377	6 481	6 568	1.3 %	-4.1 %
TOTAL	33 203	29 077	32 802	30 900	32 831	6.2 %	-0.3 %

Budget

Budget de fonctionnement

18 millions dont 6 millions régional

Budget d'investissement

34 millions sur 10 ans

Emplois

Nombre de salariés de la SOGAREL

75

Nombre de salariés des entreprises présentes sur la plate forme

1200 salariés

Sécuritas, brinks, aviapartner, gendarmes, douanes, Paf, DGAC, services annexes, nettoyage, nord auto, hertz, total, swissport, France handling

B- Aéroport de Merville Calonne

Caractéristiques de la concession

Nature du contrat

Mutation domaniale : la CCI Grand Lille bénéficie du plein usage de l'assiette et de l'équipement aéroportuaire pour une période indéterminée, la mutation domaniale ne pouvant être dénoncée qu'en respectant un préavis de 5 ans.

Nature du concédant

SMALIM

Nature du gestionnaire

CCI Grand Lille

Date de fin du contrat

Sans objet

Caractéristiques techniques

Code IATA

HZB

Code OACI

LFQT

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 50° 37' 17" N

Longitude : 2° 38' 44" E

Altitude :

Terrain

240 (ha)

Pistes

Piste 1

Dimensions : 1850 m x 45 m Orientation : 04/22 Nature du revêtement : enrobé Balisage lumineux : Balisage HI - PAPI - Feux à éclats - I.L.S DME Rampe d'approche simplifiée

Piste 2

Dimensions : 1000 m x 80 m Orientation : 04/22 Nature du revêtement : herbe

Autres caractéristiques techniques

Données aéronautiques et techniques

aéroport civil. ouvert à la CAP. ouvert au trafic international.
sur demande IFR

heures d'ouverture : 8h-20h (lundi au vendredi)

classement : C

SSLIA : Catégorie 2

Aides ILS et BOR-DME, permettant une utilisation tout temps.

Traitement des passagers

surface de l'aérogare : 195 m²

aire de stationnement : 9540 m²

Hangars aéronefs Surface : 720 m²

Prestations aéronautiques

carburant : JET A1 AVGAS

sociétés pétrolières : Total

assistance aéroportuaire : CCI Grand Lille

maintenance et réparation : EPAG/SAMAG

Services de l'Etat

météorologie : Aviation Civile Contrôle de la circulation aérienne : gendarmerie du transport aérien :

police aux frontières : douanes

Flux

Trafic fret

Champagne Airlines

Sky Service

Trafic passager

Aviation d'affaires et transport à la demande :
Champagne Airlines
Prest'Affair

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
passagers locaux	33		16	2		-10%	-10%
internationaux	24	0	0	0	0	...	-10%
nationaux	9	0	16	2	0	-10%	-10%
transit	0	0	0	0	0	...	...
TOTAL	33		16	2		-10%	-10%
low cost	0	0	0	0	0	...	...

Mouvements

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements commerciaux	12	0	4	2	0	-10%	-10%
mouvements non commerciaux	68 160	61 242	65 042	63 203	59 212	-6.3 %	-3.5 %
locaux	59 528	47 959	53 228	47 237	59 212	25.4 %	-0.1 %
voyages	8 632	13 283	11 814	15 966	0	-10%	-10%
TOTAL	68 172	61 242	65 046	63 205	59 212	-6.3 %	-3.5 %

Budget**Budget de fonctionnement****Budget d'investissement****Emplois****Nombre de salariés de la CCIT**

1

Nombre d'entreprises sur la plate forme**Aéroclubs :**

Aéroports

Aéroclub de la Lys et de l'Artois

Le Club de vol à voile CVVFA

Cercle aérien Jean Mermoz

L'Institut aéronautique Amaury de la Grange assure une grande partie de l'activité en formant des pilotes pour Air France et d'autres compagnies, chinoises notamment. L'école technique forme des spécialistes de la mécanique et de la maintenance.

C- Aéroport d'Arras-Roclincourt**Caractéristiques de la concession****Nature du contrat**

La CCIT Artois est propriétaire des terrains

Nature du concédant

Sans objet

Nature du gestionnaire

CCIT Artois

Date de fin du contrat

Sans objet

Caractéristiques techniques**Code IATA**

QRV

Code OACI

LFQD

Terrain

27 (ha)

Pistes

Dimensions : 1025 m x 60 m Orientation : 23/05 Nature du revêtement : Herbe

Autres caractéristiques techniques**Données aéronautiques et techniques**

aéroport civil. ouvert à la CAP.

heures d'ouverture : 9h-12h - 14h-18h

classement : D

Traitement des passagersaire de stationnement : 4900 m²(Surface revêtue : 1 400m² + surface en herbe 3 500m²)Hangar aéronefs : 1 770 m²**Prestations aéronautiques**

carburant : AVGAS

sociétés pétrolières : Total

Flux**Mouvements**

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements commerciaux	0	0	0	0	0	...	...
mouvements non commerciaux	15 724	14 400	14 586	15 300	16 876	10.3 %	1.8 %
locaux	12 214	11 000	11 846	13 005	13 048	0.3 %	1.7 %
voyages	3 510	3 400	2 740	2 295	3 828	66.8 %	2.2 %
TOTAL	15 724	14 400	14 586	15 300	16 876	10.3 %	1.8 %

Budget**Budget de fonctionnement**

Budget d'investissement

Personnel

Nombre de salariés

Nombre d'entreprises sur la plate forme

D- Les autres aéroports

Aéroport du Touquet-Côte-d'Opale

Gestionnaire

Société d'Economie mixte de l'aéroport du Touquet Paris Plage (SEMAT)

Code IATA

LTQ

Code OACI

LFAT

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 50° 31' 05" N

Longitude : 1° 37' 21" E

Altitude : 10 m (33 ft)

Terrain

55 (ha)

Pistes

Dimensions : 1850 m x 40 m

Orientation : 14/32

Nature du revêtement : Tarmac

Aides à l'atterrissage : ILS Cat. I – DME

Balisage lumineux : HI/BI - PAPI - Rampe d'approche

Autres caractéristiques techniques

Données aéronautiques et techniques

aéroport civil. ouvert à la CAP. ouvert au trafic international.

heures d'ouverture : 9h-20h local (extensions possibles)

classement : D SSLIA :

Catégorie 4 de 8h00 UTC à 16h00 UTC (4 sur préavis en dehors de ces heures) Catégorie 3 en dehors de ces heures

Traitement des passagers

surface de l'aérogare : 600 m²

aire de stationnement : 40500 m²

Hangars aéronefs Surface : 2 090 m²

traitement du fret

Prestations aéronautiques

carburant : JET A1 AVGAS

sociétés pétrolières : Total

assistance aéroportuaire : SEMAT

maintenance et réparation : Air maintenance Opale Aéro Service

Services de l'Etat

météorologie : aviation civile : douanes :

Opérateurs aériens

Lydd

Cet aéroport bénéficie d'un très bon niveau d'équipement grâce au soutien financier de la ville du Touquet et de la CCI Cote d'Opale qui n'en est pas gestionnaire. L'équipement est suffisant pour accueillir des lignes régulières. L'aéroport du Touquet sert également de base pour la surveillance et la sécurité du trafic maritime en Manche. Il est essentiellement utilisé par des avions de tourisme et des avions-taxi.

L'aéroport fait partie du « Groupe aéronautique du Littoral », regroupant l'aérodrome d'Alprech au Portel, l'aérodrome de Saint-Inglevert, l'aéroport international Calais-Dunkerque (LFAC), l'aérodrome de Dunkerque - Les Moères (LFAK), l'aérodrome de Berck (LFAM) et l'aérodrome de Saint-Omer Wizenès (LFQN).

Une école de pilotage d'hélicoptère, le « Rotor Club de la Côte d'Opale » s'y est également installée. Cette école assure la formation de pilote privé PPL (H) FCL-2, les vols d'initiation et les vols touristiques.

Sur le site de l'aéroport, a été créé le « Centre d'affaires du Touquet-Paris-Plage », situé au premier étage du bâtiment principal de l'aérogare. Il s'agit d'un lieu spécifique regroupant des entreprises existantes et offrant des services divers. Il est également ouvert à toute entreprise souhaitant s'installer, domicilier leur siège social ou organiser des réunions au Touquet-Paris-Plage. Jouxant ce centre, a été créée la « Pépinière d'entreprises » qui est une structure pour accueillir, héberger, domicilier, appuyer les porteurs de projet et les créateurs d'entreprises.

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
passagers locaux	5 417	5 988	4 922	3 140	2 780	-11.5 %	-15.4 %
internationaux	4 480	5 535	3 614	1 402	1 226	-12.6 %	-27.7 %
nationaux	937	453	1 308	1 738	1 554	-10.6 %	13.5 %
transit	0	0	0	0	0	...	...
TOTAL	5 417	5 988	4 922	3 140	2 780	-11.5 %	-15.4 %
low cost	0	0	0	0	0	...	...
	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements commerciaux	883	985	785	547	479	-12.4 %	-14.2 %
mouvements non commerciaux	31 393	33 707	34 086	35 235	30 258	-14.1 %	-0.9 %
locaux	10 116	11 220	10 850	10 557	6 823	-35.4 %	-9.4 %
voyages	21 277	22 487	23 236	24 678	23 435	-5%	2.4 %
TOTAL	32 276	34 692	34 871	35 782	30 737	-14.1 %	-1.2 %

Aéroport de Calais-Dunkerque

Gestionnaire

Communauté d'agglomération du Calaisis (CAC)

Code IATA

CQF

Code OACI

LFAC

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 50° 57' 41" N

Longitude : 1° 57' 05" E

Altitude : 3 m (11 ft)

Terrain

150 (ha)

Pistes

1537 m x 45 m Orientation : 24/06 Nature du revêtement : GOUDRON TARMAC Aides à l'atterrissage : ILS CAT1 GNSS Balisage lumineux : HI - Rampe d'approche - Feux à éclats

Autres caractéristiques techniques

Données aéronautiques et techniques

aéroport civil. ouvert à la CAP. ouvert au trafic international.

IFR-VFRnuit

heures d'ouverture : 9h-19h

classement : C

SSLIA : Niveau 2 : horaire contrôle Hors horaire contrôle : PN le jour avant 15H Z Niveau 4 : du 01/05 au 30/09 : 9H-14H En dehors PN avant 15H Z la veille Du 01/10 au 30/04 PN la veille avant 15HZ

Niveau 5 : PPR 24H

Traitement des passagers

nombre de terminaux : 1

surface de l'aérogare : 250 m²

capacité annuelle de traitement : 10000

aire de stationnement : 23000 m²

Traitement du fret

surface de l'aérogare : 288 m²

capacité annuelle de traitement du fret : 20

Aviation générale

Local accueil : 293 m²

Hangars aéronefs Surface : 600 m²

Prestations aéronautiques

carburant : JET A1 AVGAS

sociétés pétrolières : AGGLOMERATION DU CALAISIS exploitant station fixe pour avitaillement pistolet et cooping

assistance aéroportuaire : Aéroport

maintenance et réparation : EURL AEROPALE

services de l'Etat

météorologie : aviation civile : Contrôle d'aérodrome douanes :

L'aérodrome de Calais accueille essentiellement de l'aviation d'école, privée et d'affaire. Aucune ligne commerciale n'est assurée, simplement du vol commercial à la demande qui place la plateforme en tant qu'aéroport international, compte tenu du statut douanier dont il jouit. L'aérodrome joue un **rôle essentiel pour la sécurité maritime, terrestre et la sécurité civile territoriale** : le caractère de l'activité industrialo portuaire sur la Cote d'Opale crédibilise le rôle stratégique de l'aéroport ,et la présence du contrôle aérien

- dans le dispositif de sécurité civile pour les zones portuaires Calais et Dunkerque
- pour les industries Seveso 16 établissements localisés sur périmètre Calais-Dunkerque
- pour le Tunnel sous la Manche (en cas d'incendie)

Sociétés implantées

Convoyage des « pilotes bateau » du port de Dunkerque à bord du F-GTRS, Ecureuil AS355 ; Trois associations aéronautiques sur place, pour l'instruction et les baptêmes aéronautiques ; Un club d'aéromodélisme

Mouvements

Aviation d'école (Amaury de la Grange et associations locales), aviation privée en provenance principalement de France, du Royaume Uni, de Belgique, de Hollande et d'Allemagne, et aviation commerciale d'affaire. Le terrain est toujours apprécié de l'aviation de tourisme (de pays frontaliers notamment, tels que l'Angleterre, la Belgique, la Hollande) et des écoles de pilotage (comme l'EPAG) notamment grâce à l'ILS qui permet la formation de pilotes de ligne. L'hélicoptère AS355 de la société de pilotage du port de Dunkerque assure une activité quasi quotidienne et les hélicoptères médicaux effectuent des rotations régulières.

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
passagers locaux	490	323	646	1 282	768	-40.1 %	11.9 %
internationaux	194	63	52	234	68	-70.9 %	-23.1 %
nationaux	296	260	594	1 048	700	-33.2 %	24%
transit	0	0	20	18	3	-83.3 %	...
TOTAL	490	323	666	1 300	771	-40.7 %	12%
	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements commerciaux	115	66	377	528	402	-23.9 %	36.7 %
mouvements non commerciaux	18 772	18 163	19 171	20 458	22 920	12%	5.1 %
locaux	11 582	11 537	11 680	13 509	16 438	21.7 %	9.1 %
voyages	7 190	6 626	7 491	6 949	6 482	-6.7 %	-2.6 %
TOTAL	18 887	18 229	19 548	20 986	23 322	11.1 %	5.4 %

Aérodrome de Valenciennes - Denain

Gestionnaire

Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation

Code IATA

XVS

Code OACI

LFAV

Terrain

150 (ha)

Pistes

piste 1 Dimensions : 1710 m x 45 m Orientation : 11/29 Nature du revêtement : bitume Balisage

lumineux : HI - PAPI - Feux à éclats

piste 2 Dimensions : 620 m x 80 m Orientation : 11/29 Nature du revêtement : herbe

piste 3 Dimensions : 850 m x 80 m Orientation : 07/25 Nature du revêtement : herbe

Autres caractéristiques techniques

Données aéronautiques et techniques

aérodrome civil. ouvert à la CAP. ouvert au trafic international.

sur demande IFR-VFR nuit

heures d'ouverture : Tour : 8h15-12h – 14h-18h Administration : 8h15-12h30 - 14h-17h30

classement : C

SSLIA : Catégorie 2 Catégorie 3 & 4 sur PPR

Traitement des passagers

nombre de terminaux : 1

surface de l'aérogare : 855 m²

capacité annuelle de traitement : 5000

aire de stationnement : 8100 m²

Traitement du fret

surface de l'aérogare : 250 m²

Aviation générale

Hangars aéronefs : 2 hangars de 2 cellules de 20m x 15m + 2 hangars circulaires de 30m de diamètre

hangars particuliers de 1 450 m²

Prestations aéronautiques

carburant : JET A1 AVGAS

sociétés pétrolières : Air BP

assistance aéroportuaire : Aéroport

services de l'Etat météorologie : aviation civile : police aux frontières : douanes :

Opérateurs aériens

Aéroclub de Valenciennes Paraclub KFC vol à voile

L'aérodrome bénéficie d'un très bon niveau d'équipement grâce au soutien financier de la communauté d'agglomération de Valenciennes Métropole et de la CCI Grand Hainaut qui n'en est pas gestionnaire.

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
passagers locaux	1 528	2 073	2 579	2 341	1 856	-20.7 %	5%
internationaux	208	72	101	122	4	-96.7 %	-62.8 %
nationaux	1 320	2 001	2 478	2 219	1 852	-16.5 %	8.8 %
transit	0	0	0	4	0	-10%	...
TOTAL	1 528	2 073	2 579	2 345	1 856	-20.9 %	5%
low cost	0	0	0	0	0		
	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
fret avionné	85	131	62	108	42	-61.1 %	-16.2 %
fret camionné							
voyageant sous LT	0	0	0	0	0	...	...
TOTAL	85	131	62	108	42	-61.1 %	-16.2 %
	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
trafic de poste	0	0	0	0	0	...	...
TOTAL	0	0	0	0	0	...	...
	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements commerciaux	197	214	402	394	268	-32%	8%
mouvements non commerciaux	18 380	20 062	20 678	17 714	18 983	7.2 %	0.8 %
locaux	15 979	17 598	18 054	15 404	16 758	8.8 %	1.2 %
voyages	2 401	2 464	2 624	2 310	2 225	-3.7 %	-1.9 %
TOTAL	18 577	20 276	21 080	18 108	19 251	6.3 %	0.9 %

Aéroport de Berck sur mer

Latitude, longitude, altitude

Position : 50°25'23.19"N / 1°35'30.46"E

Altitude : 9 m (30 ft)

Pistes

piste gazon 06/24 de 900 mètres de long sur 50 mètres de large

piste en béton inutilisable

Autres caractéristiques techniques

Cet aérodrome est un des plus vieux aérodromes existants.

Aéro-Clubs : Aéroclub de Berck sur mer

Aéroport de Cambrai Nerignies

Aérodrome de Dunkerque - Les Moères

Gestionnaire

Syndicat Intercommunal des Dunes de Flandre

Code OACI

LFAK

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 51° 02' 27" N

Longitude : 2° 33' 01" E

Altitude du terrain : -1 mètre

Pistes

direction 07/25 en herbe, longueur 670 m (2 198 ft), largeur 40m

Autres caractéristiques

Deux hangars pour les avions du club

Activité ULM sur terrain adjacent

Aéroclubs sur le terrain

Aéroclub de Dunkerque

Club ULM Les Cigognes

Zone ULM[

Une zone ULM est contigüe à l'aérodrome (200x35m)

Aéroport de Lens

Latitude : 50°27'58.88"N / **Longitude** : 2°49'10.57"E

Altitude : 51 m (167 ft)

Piste(s) : 2

Ville de rattachement : Lens (62)

Lille Marcq en Bareuil

Code OACI

LFQO

Latitude : 50°41'13.99"N /

Longitude 3°4'32.02"E

Altitude : 21 m (69 ft)

Piste(s) : 4 pistes en herbe (08/26 et 17/35).

Aéro-Clubs

Union Aérienne de Lille-Roubaix- Tourcoing

L'aérodrome de Lille-Marcq en Bareuil dessert l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing pour l'aviation de loisirs. L'aérodrome possède un bureau de piste, des ateliers d'entretien d'aéronefs, des hangars abritant de nombreuses activités : **parachutisme, ULM, aéromodélisme, ballons et montgolfières, avions et planeurs**

Aéroport de Maubeuge Elesmes

Gestionnaire

Agglomération de Maubeuge Val de Sambre

Terrain

90 (ha)

Pistes

piste 1 Dimensions : 1300 m x 30 m Orientation : 05/23 Nature du revêtement : enrobé

piste 2 Dimensions : 800 m x 80 m Orientation : 05/23 Nature du revêtement : herbe

piste 3 Dimensions : 300 m x 20 m Orientation : 05/23 Nature du revêtement : herbe

Autres caractéristiques**Données aéronautiques et techniques**

aérodrome civil. ouvert à la CAP. VFR

classement : D

Aviation généralesurface hangars aéronefs : 3500m²**Prestations aéronautiques**

carburant : sociétés pétrolières : BP

maintenance et réparation : Gem's Aviation

	2006	2007	2008	2009	2010	var° 10/09	var° 10/06
mouvements commerciaux	0	0	0	0	0	...	...
mouvements non commerciaux	17 588	19 976	17 604	17 708	12 980	-26.7 %	-7.3 %
locaux	15 136	16 812	14 496	14 312	11 952	-16.5 %	-5.7 %
voyages	2 452	3 164	3 108	3 396	1 028	-69.7 %	-19.5 %
TOTAL	17 588	19 976	17 604	17 708	12 980	-26.7 %	-7.3 %

Aéroport de Saint-Omer Wizemes**Code OACI**

LFQN

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 50-43-46-N

Longitude : 002-14-09-E

Altitude : 249 Ft

Pistes

Longueur 597 m Largeur 20 m Revêtement : dur

Aéroport de vitry en artois**Gestionnaire**

SIVU

Latitude, longitude, altitude

Latitude : 50°20'14.82"N /

Longitude : 2°59'30.79"E

Altitude : 53 m (174 ft)

Pistes

2

Autres caractéristiques

ATS : NIL

VFR de nuit: non agréé

AVA : Délégation territoriale : Nord Pas de Calais
BDP / BIA : BRIA de rattachement: LILLE
STATION : NIL.
Douanes, Police: NIL
AVT : NIL
SSLIA : Niveau 1 / Level 1.
Lutte aviaire : NIL
Hangars pour aéronefs de passage : possible.
Réparations : NIL
ACB : de Douai
ULM
Aéromodélisme

Aéroport de Saint Inglevert

Code OACI

LFIS

Pistes

piste en dur de 603 m de long par 40 m de large

Autres caractéristiques

ATS : NIL.
VFR de nuit: Agréé avec limitations / Approved with limitations.
Réservé aux ACFT basés ou PPR ACB
Gestionnaire: ACB.
AVA : Délégation Nord Pas-de-Calais
BRIA : LILLE
Préparation du vol: Acheminement PLN VFR
Station : NIL.
Douanes, Police: NIL.
AVT : NIL.
SSLIA : Niveau 1 / Level 1
Péril animalier: NIL.
Hangars pour aéronefs de passage: Possible.
Réparations: NIL.
ACB : Aéroclub du Boulonnais