



RAPPORT D'ACTIVITÉ PORTUAIRE 2011 & 2012

PORT ACTIVITY REPORT 2011 & 2012





4. STRATÉGIE PORTUAIRE

10. PORT DE CALAIS

Chiffres clés	→ p.12
Services aux utilisateurs	→ p.16
Sûreté	→ p.18
Infrastructures	→ p.20
Politique environnementale	→ p.24

26. PORTFOLIO

32. PORT DE BOULOGNE/MER

Chiffres clés	→ p.34
Services aux utilisateurs	→ p.36
Infrastructures	→ p.38
Filière produits de la mer	→ p.40
Port de commerce	→ p.42
Port de plaisance	→ p.43

44. ÉLÉMENTS FINANCIERS

4. PORT STRATEGY

10. PORT OF CALAIS

Key figures	→ p.12
User Services	→ p.14
Security	→ p.16
Infrastructure	→ p.18
Environmental policy	→ p.22

26. PORTFOLIO

32. PORT OF BOULOGNE-SUR-MER

Key figures	→ p.34
User Services	→ p.36
Infrastructure	→ p.38
Seafood product sector	→ p.40
Commercial port	→ p.42
Marina	→ p.43

44. FINANCIAL INFORMATION

STRATÉGIE PORTUAIRE

PORT STRATEGY

Ambitieux et responsable

*Ambitious
and responsible*

INTERVIEW

Jean-Marc Puisseuseau,

Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale, autorité gestionnaire des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais.

INTERVIEW

Jean-Marc Puisseuseau,

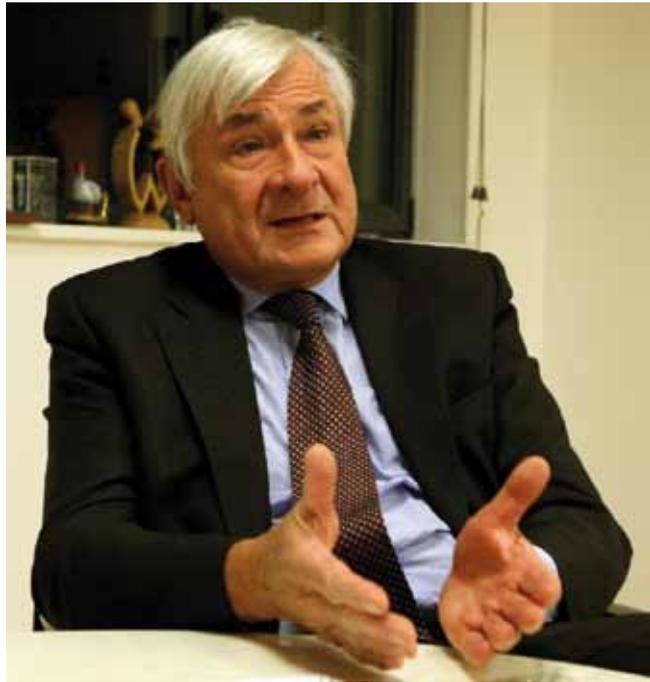
Chairman of the Opal Coast Chamber of Commerce and Industry, managing authority for the ports of Boulogne-sur-Mer and Calais.

DEPUIS 2007, LE CONSEIL RÉGIONAL EST PROPRIÉTAIRE DES PORTS DE BOULOGNE-SUR-MER ET DE CALAIS. CELA A-T-IL MODIFIÉ LA GESTION DU PORT ?

Nous avons très vite travaillé avec le nouveau propriétaire du port. Le travail en commun est de qualité et efficace, comme en témoigne la prise en main du projet d'extension du port de Calais, "Calais, port 2015". Le président du Conseil régional et ses services nous témoignent leur confiance tous les jours. Plus encore, ils apportent une vision stratégique avec ce que cela comporte d'impulsion enthousiasmante et utile. La volonté d'un grand port littoral, cohérent, nous engage positivement. Et nous partageons la même vision stratégique, structurante, cohérente, comme en témoigne, par exemple, l'engagement chacun dans son rôle dans le projet d'extension du port de Calais, "Calais, port 2015".

OWNERSHIP OF THE PORTS OF BOULOGNE-SUR-MER AND CALAIS WAS TRANSFERRED TO THE REGIONAL COUNCIL IN 2007. HAS THIS CHANGED THE WAY THE PORT OF CALAIS IS MANAGED?

We started working with the new port owner very quickly. Our collaborative work has been efficient and of high quality, as shown by our undertaking the "Calais, port 2015" extension project for the port of Calais. The President of the Regional Council and its departments show us their trust in us every day. What's more, they bring a strategic vision and the useful boost and enthusiasm that come with it. Our aim to be a major, consistent coastal port is a positive commitment. And we share the same structuring and consistent strategic vision, as shown for example by our commitment to the "Calais, port 2015" extension project for the port of Calais, in which each of us plays our part.



Crédit photo : Jean-Pierre Brunet - La Voix du Nord

entre les uns et les autres, et tout le monde reconnaît aujourd'hui cela comme une réussite. Cela nous a déjà permis de gagner en souplesse dans l'offre commerciale. En ayant une proposition unique, lorsque cela se présentait, par exemple sur des demandes logistiques ou de vrac.

La réunion de nos expertises permet aussi d'améliorer la qualité générale de la décision lorsque l'on aborde des sujets d'aménagement, d'investissement, de gestion des infrastructures...

Car, ne nous le cachons pas, il reste encore des chantiers à faire avancer, comme la

lopper cette filière et confirmer que Boulogne-sur-Mer est "le" port-capitale des produits de la mer. Nous avons été les artisans en 2011 de la signature d'un accord entre les pêcheurs locaux et les pêcheurs hollandais : c'était important et nécessaire pour permettre au port de conserver des milliers de tonnes de poisson débarqués et garder sa place de leader français.

Nous avons également contribué et soutenu le projet "Nouvelles Vagues" dédié à l'aquaculture, et je souhaite que sa concrétisation vienne rapidement renforcer la filière.

QUELLES ÉVOLUTIONS ONT ÉTÉ MISES EN PLACE POUR AVANCER DANS CETTE PERSPECTIVE ?

La façade maritime du Nord-Pas-de-Calais est un de ses meilleurs atouts de développement. Elle a besoin de cohérence et de complémentarité ; c'est un vœu partagé par tous les acteurs de ce territoire.

La concertation entre les trois ports de Boulogne-sur-Mer, de Calais et de Dunkerque a commencé en matière de développement stratégique et de promotion. C'est une première étape, elle est prometteuse.

A plus long terme, un grand port littoral permettra d'optimiser la contribution de l'équipement portuaire au développement territorial. Avec notre regard consulaire, c'est un devoir d'y participer car c'est au cœur de notre mission. Partager la vision d'un port en respiration

avec son territoire, c'est donner aux élus locaux la maîtrise d'un outil efficace au service de leur politique de développement.

Et c'est garantir aux acteurs économiques régionaux une longue vue qui leur permet de jouer pleinement leur rôle sur le plan économique, de l'emploi, du soutien touristique, culturel...

QU'EST-CE QUE L'UNITÉ DE GESTION PORTUAIRE DE BOULOGNE-SUR-MER ET CALAIS VOUS APPORTE AUJOURD'HUI ?

Nous avons œuvré à installer tout d'abord un environnement social unifié et serein. En clair, assurer de l'unité dans les statuts, de la clarté dans la définition des métiers, etc. La fusion des services supports des deux ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais a grandement facilité les échanges de savoir-faire et d'expériences

Boulogne-sur-Mer, le port-capitale des produits de la mer

question de la rentabilisation de l'équipement roulier de Boulogne-sur-Mer, et la modernisation de certaines installations de pêche. C'est évidemment un des sujets clés de travail avec le Conseil régional et les collectivités locales concernées.

À BOULOGNE-SUR-MER, IL Y A SURTOUT LA PÊCHE. COMMENT EN TIRER LE MEILLEUR PARTI ?

La pêche et la transformation du poisson sont le cœur de métier du port : tout doit être fait, d'abord, pour déve-

CEPENDANT, LA RENTABILITE DU PORT N'EST PAS ASSUREE.

Le contexte est très difficile, et nous mobilisons tous les leviers pour améliorer le niveau d'activité et de recettes. Y compris maintenir un haut niveau d'investissement, dès lors que l'on s'assure que ces opérations sont viables et productives. Et qu'elles tiennent compte de la réalité des marchés.

WITH THAT GOAL IN MIND, WHAT CHANGES HAVE BEEN MADE IN ORDER TO MOVE FORWARD?

The coastline of the Nord-Pas-de-Calais region is one of its best assets for its development.

It requires consistency and synergy, an aim that all regional players share.

Consultations between the ports of Boulogne-sur-Mer, Calais and Dunkerque have started regarding our strategic development and promotion. This is a first promising step.

In the longer term, a major coastal port will help optimise the contribution of port

HOW DOES THE COMBINED PORT MANAGEMENT OF BOULOGNE-SUR-MER AND CALAIS BENEFIT YOU TODAY?

First we worked on creating a calm social environment with people working together.

That meant standardising our articles of association, clearly defined business lines, etc.

Merging the support departments of the ports of Boulogne-sur-Mer and Calais has greatly simplified the sharing of know-how and experience amongst all of our partners, and today everyone agrees this has been a success. Our business offering has already gained flexibility as a result,

denising some of the fishing facilities. This is of course one of the key items of our work with the Regional Council and the relevant local authorities.

denising some of the fishing facilities. This is of course one of the key items of our work with the Regional Council and the relevant local authorities.

BOULOGNE-SUR-MER IS MAINLY A FISHING PORT. HOW CAN YOU TAKE FULL ADVANTAGE OF IT?

Fishing and fish processing are the core businesses of the port; therefore, first and foremost, everything should be done to develop this sector and establish Boulogne-sur-Mer as "the" leading port for seafood. In 2011, we instigated the signing of an agreement between local fishermen and Dutch fishermen: this was essential in order to enable the port to keep the thousands of tonnes of fish off-loaded and to maintain its leading position in France. We have also contributed to and supported the "New Wave" project (Nouvelles Vagues) dedicated to aquaculture, and I hope that its implementation with soon reinforce this sector.

Boulogne-sur-Mer: the leading port for seafood

facilities to our regional development. Given our business perspective, we have a duty to take part in that development because it is central to our role. By sharing our vision of a port in synergy with its region, we are providing local elected officials with an efficient tool for their development policy. In so doing, we also provide regional market players with a longer-term outlook which allows them to fully play their role on various fronts – economic, cultural, employment, support for tourism, etc.

since we are able to present combined offers whenever they are relevant, such as for logistics or bulk cargo service requirements. Combining our expertise has also helped improve the overall quality of decision-making when tackling issues such as development, investment, infrastructure management, etc.

Because, let's face it, there are still projects on which we have to make progress, such as the issue of making the ro-ro equipment of Boulogne-sur-Mer profitable, and mo-

THIS BEING SAID, THERE IS NO GUARANTEE THAT THE PORT WILL YET BE PROFITABLE.

The economic situation is extremely difficult, and we are using all the levers we can in order to improve the level of business and revenue. This includes maintaining a high level of investments, provided we ensure that these operations are viable and productive, and that they take market realities into account.



À CALAIS, APRÈS LES DIFFICULTÉS EN 2011 DE LA COMPAGNIE SEAFRANCE, L'ANNÉE 2012 A ÉGALEMENT ÉTÉ DIFFICILE POUR LE PORT. POURQUOI ET AVEC QUELLES CONSÉQUENCES ?

La compagnie SeaFrance était le deuxième client du port. Cela a eu de sérieuses répercussions financières mais le port a continué à fonctionner correctement. Et le contexte de crise économique et de concurrence est très forte sur certains de nos segments. Notre stratégie n'est pas entamée et nous avons poursuivi nos investissements, à la fois pour maintenir la qualité et la compétitivité du service et pour préparer l'avenir. De gros chantiers d'amélioration de l'accueil des clients ont été réalisés, comme la refonte du terminal transmanche, la restructuration des parkings publics ou la mise en place de panneaux à messages variables sur les voies d'accès. Nous avons également modernisé les grues sur le quai en eau profonde et terminé la nouvelle voie ferrée au Port-Est pour laquelle

le Conseil régional nous avait délégué la maîtrise d'ouvrage. Et la reconstruction du quai du poste 7 est engagée, pour près de 15 M€, avec son approfondissement pour recevoir les nouveaux jumbo ferries.

CALAIS FAIT PARTIE DES QUELQUES RARES PORTS CERTIFIÉS "ECOPORTS". QU'EST-CE QUE CELA PEUT AVOIR D'UTILE A SON AVENIR ?

Obtenir cette certification n'est pas un effet d'image ! Nous avons travaillé sur nos priorités environnementales puis surtout nous avons concrétisé nos engagements. L'embranchement ferroviaire des terre-pleins du Port Est est opérationnel depuis juin 2011, avec notamment le soutien de l'Union Européenne dans le cadre du projet C2C (Connect 2 Compete) auquel participait le Conseil régional. Les trains de véhicules neufs sont acheminés directement en bord à quai, depuis les sites de production. Ainsi nous diversifions l'activité tout en réduisant notre empreinte carbone :

50% des véhicules neufs sont acheminés au port sur cette nouvelle plateforme, contre moins de 30% l'an dernier.

Autre exemple concret, nous avons lancé une étude cofinancée, là encore par l'Union Européenne, sur les possibilités d'utilisation des énergies renouvelables sur le port de Calais. D'ores et déjà, certaines caméras vidéo utilisées pour fluidifier le trafic fonctionnent à l'énergie solaire et à l'éolien.

CALAIS EST UN DES GRANDS PORTS EUROPÉENS, ET C'EST DE LOIN LE PREMIER FRANÇAIS EN TERMES DE TRAFIC ROULIER ET PASSAGERS. POURQUOI FAUT-IL ENCORE GRANDIR ?

C'est une question légitime mais nous faisons face à une demande croissante sur le trafic et la taille des navires évolue : début 2011, la compagnie P&O Ferries a mis en service le Spirit of Britain, le plus grand ferry jamais construit pour la ligne Calais-Douvres. Le projet d'extension a été élaboré en collaboration avec le port de Douvres afin de consolider la complémentarité de nos deux ports comme pivots du trafic transmanche. L'extension sur la mer, quant à elle, a été rendue nécessaire du fait de la position géographique naturelle du port. C'est un challenge de taille et un défi technique, économique, environnemental et social. C'est la condition de la pérennisation et de la création de nombreux emplois dans le port et sur tout le littoral. Un outil de croissance dans un contexte de crise économique.

NOUS SOMMES À UN MOMENT CHARNIÈRE DANS L'HISTOIRE DES PORTS DE BOULOGNE-SUR-MER ET CALAIS. COMMENT QUALIFIERIEZ-VOUS L'AVENIR ?

Nous écrivons l'avenir tous ensemble, autorité portuaire, gestionnaire, mais aussi élus locaux, collaborateurs, entreprises et usagers. La période est délicate d'abord car l'environnement économique est difficile. Elle l'est aussi car les décisions qui vont venir engagent pour longtemps. Je suis confiant, car les équipes qui travaillent aujourd'hui sur les quais à Boulogne-sur-Mer comme à Calais ont l'expérience technique, l'excellence opérationnelle et la vision très concrète de ce que l'on peut améliorer. Notre rôle est de les impliquer dans les projets d'avenir, pour qu'ils en soient fiers et qu'ils contribuent à les réussir. En deux mots, ambitieux et responsable.



AFTER THE PROBLEMS ENCOUNTERED BY SEAFRANCE IN 2011, 2012 WAS ALSO A DIFFICULT YEAR FOR THE PORT OF CALAIS. WHY DID THIS HAPPEN, AND WHAT ARE THE CONSEQUENCES?

SeaFrance was the port's second largest customer. The shutdown has had severe financial repercussions but the port has continued to operate properly. Furthermore, the economic crisis and competition are having a major impact on some of our markets. This has not deterred us from our strategy, and we have continued to invest, both to maintain the quality and competitiveness of the service and to prepare for the future. Major projects to improve the reception of customers have been carried out, such as the redesign of the cross-Channel terminal, the restructuring of the public car parks and the introduction of variable message signs on the access roads. We have also modernised the cranes on the deep-water dock and finished the new railway sidings in the East Port, a project for which the Regional Council delegated contracting authority to us. Lastly, reconstruction work has started on Berth 7, which will be deepened in order to berth the new jumbo ferries, for an investment of almost € 15 million.

CALAIS IS ONE OF THE VERY FEW PORTS WITH "ECO-PORTS" CERTIFICATION. HOW WILL THIS BENEFIT THE PORT IN THE FUTURE?

Obtaining that certification was not just for our public image. We worked on our

environmental priorities and, most importantly, we delivered on our commitments.

The railway siding for the quayage in the East Port has been in service since June 2011, thanks to the backing of the European Union as part of the C2C project (Connect 2 Compete), in which the Regional Council was also involved. Trains are now able to offload new vehicles directly from the production sites onto the quayside. We are thus diversifying our business while reducing our carbon footprint: 50% of new vehicles are routed to the port on this new platform, as opposed to less than 30% last year.

As another tangible example,

Continuous improvement of equipment and passenger reception facilities in Calais

we have launched a study on the possibilities of using renewable energies in the port of Calais, again co-financed by the European Union. Some of the video surveillance cameras used for improving traffic flow are already powered by solar and wind energy.

CALAIS IS ONE OF THE MAJOR PORTS IN EUROPE, AND BY FAR THE LEADING

PORT IN FRANCE IN TERMS OF RO-RO AND PASSENGER TRAFFIC. WHY DO YOU NEED TO EXPAND THE PORT EVEN FURTHER?

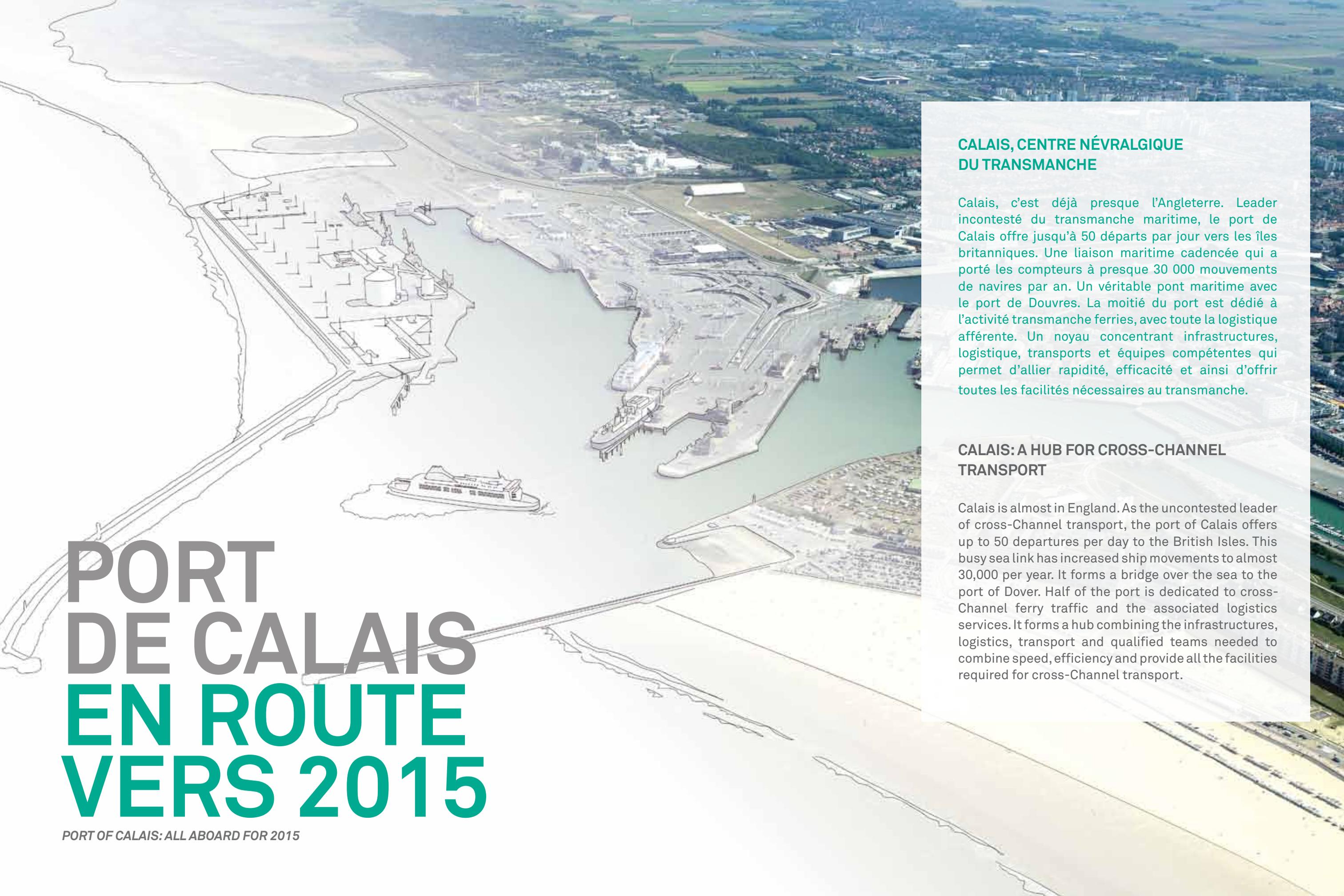
That is a legitimate question. However, we are facing increasing demand in terms of traffic, and the sizes of ships are changing: at the beginning of 2011, P&O Ferries commissioned the Spirit of Britain, the largest ferry ever built for the Calais-Dover line. The extension project was developed in conjunction with the port of Dover in order to consolidate the complementary strengths of both ports as central points for cross-Channel traffic. As for the extension of its surface area

THIS IS A DECISIVE TIME IN THE HISTORY OF THE PORTS OF BOULOGNE-SUR-MER AND CALAIS. HOW DO YOU SEE THE FUTURE?

We are making the future happen, from the port authority to the port manager, the local authorities, our employees, businesses and users. These are challenging times: firstly because the economic environment is difficult, secondly because the decisions we are going to make will involve long-term commitments. I am confident, because the teams that are currently working on the docks of Boulogne-sur-Mer and Calais have technical experience, operational excellence and a very concrete view of what can be improved. Our role is to get them involved in our plans for the future, so that they can be proud of them and contribute to their success. To sum up in two words: we are ambitious and responsible.



Une amélioration continue des équipements et de l'accueil des voyageurs à Calais



PORT DE CALAIS EN ROUTE VERS 2015

PORT OF CALAIS: ALL ABOARD FOR 2015

CALAIS, CENTRE NÉVRALGIQUE DU TRANSMANCHE

Calais, c'est déjà presque l'Angleterre. Leader incontesté du transmanche maritime, le port de Calais offre jusqu'à 50 départs par jour vers les îles britanniques. Une liaison maritime cadencée qui a porté les compteurs à presque 30 000 mouvements de navires par an. Un véritable pont maritime avec le port de Douvres. La moitié du port est dédié à l'activité transmanche ferries, avec toute la logistique afférente. Un noyau concentrant infrastructures, logistique, transports et équipes compétentes qui permet d'allier rapidité, efficacité et ainsi d'offrir toutes les facilités nécessaires au transmanche.

CALAIS: A HUB FOR CROSS-CHANNEL TRANSPORT

Calais is almost in England. As the uncontested leader of cross-Channel transport, the port of Calais offers up to 50 departures per day to the British Isles. This busy sea link has increased ship movements to almost 30,000 per year. It forms a bridge over the sea to the port of Dover. Half of the port is dedicated to cross-Channel ferry traffic and the associated logistics services. It forms a hub combining the infrastructures, logistics, transport and qualified teams needed to combine speed, efficiency and provide all the facilities required for cross-Channel transport.

Calais, leader continental du fret roulant et des passagers

Calais: the leader in rolling cargo and passenger transport in mainland Europe

L'ESSENTIEL KEY FIGURES

N°1

Le Port de Calais est le leader en Europe continentale pour le fret roulant et pour les passagers, assurant le transit de près d'un tiers des marchandises entre l'Europe continentale et les îles britanniques.
The Port of Calais is the leader in mainland Europe in rolling cargo and passenger transport, routing almost one third of all goods traded between mainland Europe and the British Isles.

120

hectares sont aménagés dont 60 dédiés à l'activité transmanche ferries. Le projet "Calais Port 2015" prévoit un doublement de la surface du port sur la mer.
120 hectares have been developed, including 60 dedicated to cross-Channel ferries.
The "Calais Port 2015" project will double the port's surface area over the sea.

50

départs chaque jour à destination de Douvres, situé à 40 km. P&O Ferries, LD Lines/DFDS Seaways et MyFerryLink sont les trois compagnies qui assurent la traversée en à peine 75 minutes.
50 departures per day to Dover, located 40 km from Calais. The 75-minute crossings are offered by three operators: P&O Ferries, LD Lines/DFDS Seaways and MyFerryLink.

24h/24

Le port assure un fonctionnement permanent avec des services opérationnels 24h/24, 7j/7 et tous les jours de l'année, sauf le 25 décembre.
24/7: The port works non-stop, night and day, with services operational every day of the year, except on December 25.

8 600

emplois (dont près de 40% directement sur le port) sont liés au port de Calais. Son activité a un impact socioéconomique positif sur l'ensemble de la région.
8,600 jobs (including almost 40% directly on the port) are connected to the port of Calais. Its business has a positive socio-economic impact on the region as a whole.

2011 & 2012

14%

de progression du nombre de véhicules neufs à l'exportation sur le port transmanche en 2012.
14% increase in the number of new vehicles exported from the cross-Channel port in 2012.

20 215

 tonnes de câbles sous-marins en provenance de l'usine Alcatel Submarine Networks ont été embarqués au port en 2012.

20,215 tonnes of submarine cables from the Alcatel Submarine Networks production unit were loaded at the port in 2012.

9,7

millions de voyageurs par an en moyenne, ce qui permet au port de Calais de conserver sa première place en Europe continentale.
9.7 million passengers per year on average, which has enabled the port of Calais to maintain its leading position in mainland Europe.

36

millions de tonnes de marchandises ont en moyenne transité par le port de Calais chaque année. Cela conforte la place du port de Calais parmi les premiers ports français de « marchandises », après Marseille, le Havre et Dunkerque.
36 million tonnes of cargo on average passed through the port of Calais each year, justifying its place among the leading French ports for goods behind Marseille, Le Havre and Dunkerque.

13 500

escales se sont déroulées à Calais chaque année. Soit près de 40 par jour.
13,500 port calls were made to Calais each year, i.e. almost 40 per day.

1,8

million de véhicules de tourisme ont été transportés chaque année grâce aux infrastructures du port de Calais. Le port a également assuré la gestion d'un trafic moyen de 82 500 autocars, 1,5 million de poids lourds et 96 000 véhicules neufs par an.
1.8 million cars were transported each year thanks to the infrastructures of the port of Calais. The port also handled an average traffic of 82,500 coaches, 1.5 million trucks and 96,000 new vehicles each year.

15

millions d'euros ont été dépensés en 2011 pour la sûreté. Un investissement important pour Calais qui se place ainsi parmi les ports les plus sûrs d'Europe.
15 million euros were spent on security in 2011. This is an important investment for Calais, which thus ranks amongst the safest ports in Europe.

70 087

 voyageurs,

16 497

 véhicules de tourisme,

7 043

 routiers : ce sont les records de trafic par journée qui ont été enregistrés par le port de Calais en 2011 et 2012, preuve de sa capacité à gérer tous les flux !
70,087 passengers, 16,497 cars, 7,043 hauliers: those are the daily traffic records of the port of Calais in 2011 and 2012, which proves its ability to handle all types of flows!

2011-2012 : DE SEAFRANCE À MYFERRYLINK

L'année 2011 a été marquée par la disparition de la compagnie SeaFrance, acteur historique du trafic transmanche et deuxième client du port de Calais. Pendant toute cette période, le port est resté leader sur le fret roulant et le trafic voyageurs. Mieux, il a continué à investir et à se moderniser, notamment pour pouvoir accueillir les nouveaux ferries de la compagnie DFDS/LD Lines et les jumbo ferries de la compagnie P&O. À l'été 2012, la compagnie MyFerryLink a pris la relève de SeaFrance avec aujourd'hui 3 ferries.

2011-2012: FROM SEAFRANCE TO MYFERRYLINK

2011 was marked by the shutdown of SeaFrance, a long-standing player in cross-Channel traffic and second largest client of the port of Calais. Throughout the entire period, the port maintained its leading position in rolling cargo and passenger traffic. Better still, it continued to invest and modernise, particularly in order to berth the new DFDS/LD Lines ferries and the P&O jumbo ferries. MyFerryLink took over from SeaFrance services in summer 2012 with a fleet of 3 ferries.

Le premier port de fret roulant et de voyageurs

Leading port for rolling cargo and passenger traffic



UN POINT DE PASSAGE INCONTOURNABLE

Si Calais a donné son nom au détroit France-Angleterre (le pas de Calais), c'est parce qu'elle se situe précisément à son niveau, face à Douvres. Dans les mêmes conditions de vitesse et de consommation de carburant, un navire fait ainsi 5 allers-retours vers Douvres à partir de Calais, 4 à partir de Dunkerque et 1 à partir de Zeebrugge.

Cette situation place Calais au centre d'un bassin de population très dense. Dans un rayon de 400 km, on trouve le Benelux, le bassin parisien, le Kent et le Grand Londres. Soit plus de 100 millions d'habitants qui produisent et consomment, important marché qui nécessite des infrastructures de transports très développées. Et une excellente desserte autoroutière au niveau du port : l'A16 le relie directement au Benelux et au nord ouest de la France, alors que l'A26 le connecte à la région parisienne et à l'est de l'Europe. Les liaisons TGV ainsi que le tunnel sous la Manche complètent le tableau, plaçant Calais au cœur d'un réseau très dense et d'une combinaison unique d'infrastructures de transports.

Le port de Calais prend en main son avenir et s'investit notamment sur des projets écologiques allant du recyclage des déchets au report modal, faisant de lui le seul port français actuellement certifié Ecoports. Il développe également depuis plusieurs années un projet d'envergure qui continuera d'assurer son leadership tout en diversifiant ses activités : Calais Port 2015.

A KEY CROSSOVER POINT

The reason why Calais gave its name to the Strait of Dover («Pas de Calais», in French) is because it is located exactly opposite Dover. Thus, sailing at the same speed and with the same fuel consumption, a ship can make 5 return trips between Dover and Calais, 4 from Dunkerque and 1 from Zeebrugge.

Calais' geographic location places the port at the centre of a very dense population base. Benelux, the Paris Basin, Kent and Greater London are all located within a 400 km radius. Together they represent more than 100 million people who produce and consume, a considerable market that requires highly developed transport infrastructures. The port also has excellent motorway connections: the A16 directly connects it to Benelux and the North-West of France, while the A26 connects it to the Paris region and the East of Europe. TGV train links and the Eurotunnel round out the picture, thus placing Calais at the heart of a highly dense network with a unique combination of transport infrastructures.

The port of Calais is taking charge of its future and is involved in environmental projects, from waste recycling to modal shift, thus making it the only port in France with Ecoports certification. For the past several years, it has also been developing a major project that will continue to ensure its leadership while diversifying its business: "Calais Port 2015".



Des services améliorés pour une gestion des flux efficace

Improved services for efficient flow management

FAIRE GAGNER DU TEMPS À SES CLIENTS TOUT EN LEUR OFFRANT LES MEILLEURES CONDITIONS DE CONFORT. C'est l'axe de développement privilégié par Calais, qui investit largement sur son principal atout : une gestion efficace des flux. Avec, au cœur de son

action, l'anticipation des besoins des utilisateurs et la mise en œuvre rapide de solutions adaptées. Un véritable défi puisqu'il s'agit de déployer des aménagements sur un site qui reste occupé (investissements dans de nouvelles infrastructures, réorganisations de l'espace, installation de dispositifs d'information...). Avec une distinction majeure de l'offre de services entre les deux types de clients principaux, qui n'ont pas les mêmes besoins : le tourisme et le fret.

DES SERVICES D'INFORMATION ET D'ACCUEIL POUR LES PASSAGERS

Si le port de Calais se doit de répondre aux besoins des armateurs, ses clients directs, ceux-ci dépendent bien évidemment de ceux de leurs propres clients. A savoir : les passagers et leurs véhicules. Le port doit prendre soin d'offrir des services adaptés aux besoins des armateurs autant que des passagers qui vont emprunter les ferries. Début 2012, le bâtiment de l'espace public tourisme et des billetteries a ainsi été entièrement réaménagé. Un système d'information aux voyageurs est également en cours de déploiement, avec la mise en place de larges panneaux d'affichage permettant la projection de messages et de vidéos ainsi que d'une cinquantaine d'écrans d'information.

Mieux se repérer dans le port, être utilement guidé vers les bons terminaux, pouvoir s'informer sur les procédures de contrôle... : ces services améliorent le confort des voyageurs et permettent de fluidifier les flux. Le risque de congestion du trafic est ainsi réduit au minimum.

MISER SUR LA RAPIDITE ET LE CONFORT POUR LE FRET

Du côté du fret, l'enjeu est d'optimiser le transit portuaire au moindre coût. L'objectif du port de Calais est donc de garantir aux navires et à leurs marchandises des escales de courte durée tout en assurant leur confort. En adaptant les circuits d'accès grâce à une orientation automatique des poids lourds, le port optimise les flux et limite les temps d'attente. Avec l'appui d'un logiciel de modélisation qui teste les modifications d'infrastructures et d'organisation, les changements de flux sont d'abord schématisés, puis modélisés avant que des essais grandeur nature n'impliquent les acteurs du site. Entre 2011 et 2012, cette technique a permis d'optimiser les débarquements en répartissant mieux les flux entre les différentes entrées et sorties du terminal. Elle est à l'origine de nouvelles zones tampons servant de zones de préstockage pour les embarquements ainsi que de nouvelles voies de retour, permettant de rattraper sa sortie si l'on rate sa zone d'embarquement. Le tout pour toujours poursuivre le même but : fluidifier le trafic. Et ainsi gérer les escales dans un temps et un espace contraints.

LE STOCKAGE DE PROXIMITÉ : UN PLUS INDÉNIABLE

Calais est un port de flux qui dispose d'espaces de stockage à même le port. Le projet de zone logistique "Calais Premier" permettra à l'horizon 2015 d'offrir un service de stockage massif à moins de 5 km du port. Cette plateforme multimodale de dernière génération avec 220 000 m² de bâtiments a pour ambition de devenir la porte d'entrée de la Grande-Bretagne et du continent. Le projet est en très bonne voie : le plan masse a été validé en septembre 2011, les premiers permis de construire ont été déposés à la fin de l'année 2012 pour un début de chantier en 2013.



SAVING TIME FOR CUSTOMERS WHILE PROVIDING THEM WITH HIGHEST STANDARDS OF COMFORT

This is the development priority for Calais, which invests heavily in its main asset: efficient flow management. Anticipating the needs of users and the speedy implementation of adequate solutions are central to its activities. This is a major challenge, as it involves the deployment of facilities on a site that is always occupied (investing in new infrastructure, reorganising space, implementing information systems, etc.), a major distinction being drawn in the service offer between the two principle types of customers, who do not have the same needs: tourism and freight.

INFORMATION AND ACCOMMODATION SERVICES FOR PASSENGERS

While the port of Calais must meet the needs of its direct customers, namely ship-owners, those needs naturally depend on those of their own customers, i.e. passengers and their vehicles. The port must take care to provide services tailored to the needs of both ship-owners and passengers who travel on the ferries. For this reason, in early 2012 the building which houses the public passenger area and ticketing desks was completely reorganised. A passenger information system is also being deployed through the implementation of large signs displaying messages and videos, as well as approximately 50 information screens.

Helping customers find their way around the port, guiding them efficiently to the right terminals, informing them about checking procedures, and so on, are services that enhance the comfort of passengers and help to improve flows, thus minimising the risk of traffic congestion.

RELYING ON SPEED AND CONVENIENCE FOR FREIGHT

In terms of freight, the challenge lies in optimising port transit at the lowest cost. The aim of the port of Calais is to ensure that ships and their cargo make short port calls whilst ensuring their convenience and comfort. By adapting its access routes using an automatic truck guidance system, the port can optimise flows and limit waiting times.

With the help of modelling software that tests infrastructure and organisational changes, flow modifications are first diagrammed and modelled before full-scale tests are performed with site occupants. From 2011 to 2012, this technique helped optimise off-loading by better distributing the flow between the terminal's various entrances and exits. It led to the creation of new buffer zones to serve as pre-loading storage areas, as well as new return lanes for trucks that miss their boarding area. All of these efforts serve the same purpose: improving the traffic flow, to be capable of handling port calls in a limited time and space.

NEARBY STORAGE: AN UNDENIABLE BONUS

Calais is a multi-flow port which contains storage areas within the port. In 2015, "Calais Premier", the logistics area project, will offer a mass storage service less than 5 km from the port. This next-generation multimodal platform with 220,000 m² of buildings aims to become the gateway to the United Kingdom and to the Continent. The project is well under way: the general layout plan was approved in September 2011, the first building permits were filed at the end of 2012 and construction is scheduled to start in 2013.

Sûreté et sécurité : Calais, un port performant

*Security and safety:
efficiency in the port of Calais*

CALAIS INVESTIT DANS DES SERVICES DE SÛRETÉ PERFORMANTS.
Point d'entrée et de sortie de l'espace Schengen, les mesures de sûreté appliquées dans le port de Calais correspondent aux normes établies après les attentats du 11 septembre 2001 avec la mise en place du code ISPS.

La Chambre de Commerce, gestionnaire du port, a donc investi stratégiquement pour se doter du matériel nécessaire (scanners à bagages, détection de molécules d'explosif...) et former le personnel compétent.

En investissant dans la sûreté, le port parvient à relever ce défi de taille : accélérer les contrôles tout en améliorant leur qualité. Et satisfait pleinement aux audits, le dernier datant de 2011.

UN PORT QUI ALLIE RIGUEUR ET RAPIDITÉ DES CONTRÔLES

En 2011 et 2012, le port a plus particulièrement travaillé sur la sécurisation du maillon de la chaîne logistique dont il a la charge. Les contrôles rigoureux sur le port et les coopé-

rations européennes en matière de sécurisation des flux de marchandises assurent la parfaite sécurité des marchandises et des passagers.

Dans cette même logique, le port s'est doté du logiciel AP+. Cette plateforme de place permet la dématérialisation des procédures de transit et de sûreté et la dématérialisation des procédures douanières (déclaratif marchandises). Il s'agit, encore une fois, de gagner un temps précieux puisque toutes les informations, entrées par chaque acteur du port à chaque étape du passage des marchandises, sont concentrées dans un seul et même fichier. Il s'agit d'une étape cruciale sur la voie d'un guichet unique portuaire.

TOUTE UNE ÉQUIPE AU SERVICE DE LA SÛRETÉ DU SITE

Le département Sûreté de la direction Sûreté Exploitation compte 250 personnes, réparties en trois services et une cellule, 65 agents assurent la sûreté des installations par différentes interventions, comme la gestion des accès et des vidéos au sein du PC sécurité. Plus d'une soixantaine de caméras sont installées sur le site.

HERVÉ COURET, RESPONSABLE SÛRETÉ À CALAIS PRIMÉ AUX TROPHÉES DE LA SÉCURITÉ PRIVÉE

À 66 ans, Hervé Couret est loin d'être un débutant dans le domaine de la sûreté. Militaire de carrière à l'origine, il a été détaché de l'armée chez EDF, pendant huit ans. Sa mission d'alors : assurer la sécurité des sites nucléaires français. C'est en 2000 qu'il arrive à Calais. D'abord chef de projet, il est aujourd'hui, directeur opérationnel sûreté exploitation. Son efficacité est reconnue par ses pairs puisqu'il obtient en 2008 le titre de meilleur directeur sécurité de l'année lors des trophées de la sécurité privée. Mais pas question pour Hervé Couret de se reposer sur ses lauriers : "Calais, c'est tous les jours un challenge". D'ailleurs, impossible pour lui de décrire une journée type. "Il n'y en a pas, insiste-t-il. Je dois m'adapter en fonction de l'actualité, des événements météo et sociaux, des incidents et des accidents. Il faut toujours être près du terrain pour appuyer le personnel sur place." Un défi au quotidien qu'il relève avec le même engagement depuis 12 ans.

HERVÉ COURET, CALAIS SECURITY MANAGER AND "PRIVATE SECURITY AWARD" WINNER

At 66, Hervé Couret is far from being a novice in security. Initially a career army officer, he was seconded to EDF for eight years. At the time, his duties were to ensure safety at French nuclear sites. He arrived in Calais in 2000. He first worked as a project manager; today he is the Chief Operating Officer of the Operations Security Division. His efficiency has been recognised by his peers, as he was named Best Security Manager of the Year at the 2008 Private Security Awards. But Hervé Couret has no intention of resting on his laurels; as he says, "Calais is a daily challenge". In fact, describing a typical day there is impossible for him: "There is no such thing," he insists. "I have to adapt to current events, weather and social events, incidents and accidents. You must always stay on the ground to support staff on site." He still faces these challenges with the same dedication every day, as he has done for the past 12 years.



RIGUEUR
et rapidité des contrôles de sûreté
Precision and speed of security checks

CALAIS INVESTS IN EFFICIENT SECURITY SERVICES

As an entry and exit point into the Schengen area, the port of Calais applies security measures that meet the standards set after the 11 September 2001 terrorist attacks, with the implementation of the ISPS Code.

The Chamber of Commerce, manager of the port facilities, has made a strategic investment in order to acquire the necessary equipment (baggage scanners, explosive trace detection devices, etc.) and to train qualified staff.

By investing in security, the port is now able to meet the major challenge of speeding up checks whilst improving their quality, and to fully comply with audit requirements, the last audit dating back to 2011.

A PORT COMBINING SPEED AND PRECISION OF INSPECTION

In 2011 and 2012, the port worked more specifically on securing the supply chain link for which it is responsible. The strict checks performed in the port and the European cooperation initiatives to secure the flow of goods ensure maximum safety for cargo and passengers.

With this purpose in mind, the port has acquired the AP+ software, enabling paperless port transit and security procedures, as well as paperless customs procedures (statement of goods). Once again, the objective is to save valuable time, as all the information entered by each port staff member at every stage of movement of goods is compiled in a single file. This is a crucial step to becoming a one-stop shop.

AN ENTIRE TEAM DEDICATED TO ON-SITE SECURITY

The Security Department of the Operations Security Division comprises 250 people divided into three teams and one cell; 65 officers maintain the security of the facilities through various means, such as access control and video surveillance from the security guardhouse. More than sixty cameras are installed on the site.

Des infrastructures sans cesse modernisées

Continual infrastructure upgrades

Ê

TRE UN LEADER, C'EST SAVOIR INVESTIR POUR LE RESTER.

Le port de Calais a entrepris des investissements majeurs en 2011 et 2012 pour développer de nouvelles infrastructures et améliorer l'existant. Le hall public et les espaces de vente ont été restructurés et un système d'information aux voyageurs via des panneaux

d'affichage est en déploiement depuis 2011. En matière de sûreté, 300 000 € ont été débloqués afin d'étendre le contrôle d'accès et de vidéo surveillance, mettre en place des tourniquets de sécurité et sécuriser les portails.

DES INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES SUR LE TRANSMANCHE

En 2012, 900 000 € ont été investis pour améliorer la fluidité du trafic en créant un accès direct vers le centre ville ainsi que des zones de contrôle adaptées. Une opération qui fait suite à la création de nouvelles zones de pré-embarquement permettant une gestion de trafics à double sens vers les postes 8 et 9. La remise en état et la modernisation des quatre passerelles d'accès piétons aux ferries sont également en cours, avec une fin de réalisation prévue pour 2012 pour les postes 5, 6 et 8 et pour 2013 pour le poste 7. Près de 2,4 millions d'euros ont été investis dans ces projets centraux pour le port.

La "jumboisation" du poste 7 représente également un investissement stratégique et devrait être terminée à la fin de l'année 2013. Les principaux travaux portent sur le confortement du quai et la prolongation du front d'accostage, le remplacement, l'approfondissement et l'agrandissement de la zone de protection de fonds ainsi que la refonte des écarteurs. Un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est en cours d'instruction pour cette opération qui nécessite un investissement de 15 millions d'euros.

CALAIS PORT 2015 : UN INVESTISSEMENT POUR RESTER DURABLEMENT LEADER

C'est le projet "Calais Port 2015" qui porte l'essentiel des transformations futures du port de Calais. Un investissement estimé entre 500 et 600 millions d'euros, indispensable pour que Calais conserve et renforce sa place de leader continental pour le fret roulant et les passagers. Ce projet de développement portuaire est porté par le Conseil régional Nord-Pas de Calais, propriétaire du port depuis janvier 2007. Parmi les travaux prévus : une nouvelle digue pour améliorer les capacités nautiques, de nouveaux terre-pleins pour accompagner l'augmentation de la taille des navires et la hausse du trafic, la capacité de traiter tout type de marchandises unitarisées en mode roulier, une adaptation du réseau ferroviaire. Complet et fédérateur, "Calais Port 2015" a pour ambition de faire évoluer l'ensemble du territoire grâce à un projet ambitieux qui s'inscrit dans le développement de l'agglomération toute entière.

STAYING THE LEADER MEANS KNOWING WHEN AND WHERE TO INVEST.

The port of Calais made major investments in 2011 and 2012 in order to develop new infrastructures and improve the existing ones. The public hall and sales areas have been restructured, and the deployment of a passenger information system using displays started in 2011. In terms of security, € 300,000 have been allocated to extend access control and video surveillance, implement security turnstiles and secure the gates.

STRATEGIC INVESTMENTS FOR CROSS-CHANNEL TRAFFIC

In 2012, € 900,000 were invested to improve traffic flow by creating direct access to the town centre and suitable control zones. This operation followed on from the creation of new pre-boarding areas in order to manage two-way traffic to Berths 8 and 9. The rehabilitation and modernisation of the four passenger walkways to the ferries are also underway and are scheduled to be completed late in 2012 for Berths 5, 6 and 8, and in 2013 for Berth 7. Almost 2.4 million euros have been invested in these key projects for the port.

The "jumboisation" work on Berth 7 is also a strategic investment, and should be completed by the end of 2013. The main work focuses on reinforcing the berth, extending the berthing front, replacing, deepening and enlarging the seabed protection area and overhauling the spacers. A permit application

under the Water Act has been filed for the operation, which involves an investment of 15 million euros.

CALAIS PORT 2015: AN INVESTMENT TO SUSTAIN LEADERSHIP

Most future transformations of the port of Calais involve the "Calais Port 2015" project. The cost of the investment is estimated at between 500 and 600 million euros, and is essential for Calais to maintain and reinforce its leading position in rolling cargo and passenger transport in mainland Europe. The port development project is backed by the Nord-Pas-de-Calais Regional Council, owner of the port since January 2007. Planned works include: the construction of a new mole to improve water capacity, new quayage to support the increase in ship sizes and in traffic, the capacity to handle all types of unitised freight in ro-ro mode, and adaptation of the rail network. "Calais Port 2015" is a comprehensive project uniting all of the staff and stakeholders, designed to bring change to the region as a whole with an ambitious undertaking involving the development of the entire conurbation.



INVESTIR
pour rester leader
Investing to stay the leader

Calais Port 2015, un projet anti-crise

*Calais Port 2015:
an anti-recession
project*



10 000 EMPLOIS DIRECTS POUR LE CALAISIS

Outre le défi technique que constitue l'accueil de navires plus grands que ceux de la génération précédente, le nouveau port doit relever les nouveaux défis économiques, environnementaux et sociaux. Non content de renforcer sa place de leader du trafic transmanche pour les passagers et le fret roulant, "Calais Port 2015" permettra ainsi la pérennisation et la création de nombreux emplois. Un outil de croissance dans un contexte de crise économique.

Le débat public, lancé en 2009, a fait ressortir des prévisions très positives. Ce sont 3600 emplois directs qui devraient être générés par le projet portuaire à l'échéance 2030 et 1800 emplois directs dans la ville. Au total, 10 000 emplois directs pourraient être créés dans le Calaisis. Sans compter les nouvelles activités et entreprises qui prévoient de s'installer à proximité du port. En effet, "Calais Port 2015" mise sur une diversification de ses activités. Le nouveau port permettra la mise en œuvre d'une politique de report modal de la route vers le train et la mer, le dynamisme économique y sera relancé, attirant de nouvelles activités. L'ambition de "Calais Port 2015" ne s'arrête donc pas aux limites géographiques du port. Il se veut porteur de croissance pour toute l'agglomération. Des projets d'aménagements entre la ville et le port sont notamment à l'ordre du jour, comme le développement de nouveaux moyens de transport pour insérer le bord de mer dans la ville.

UN DOUBLEMENT DE LA SURFACE EN MER

Pour poursuivre son développement, le port de Calais doit faire face à un trafic qui augmente et des navires qui se sont agrandis. Passés de 140m de longueur en 1980 à 210m et plus en 2010, ils ont la taille maximale au regard des capacités actuelles. Le port a donc décidé d'anticiper ces évolutions, de s'adapter et de s'étendre, de concert avec le port de Douvres, qui a également développé un projet d'extension. Une complémentarité indispensable pour les deux pivots du trafic transmanche. En serré entre une zone naturelle à l'est, une zone industrielle au sud et la ville à l'ouest, l'option d'extension choisie par le port de Calais est de passer par la mer. Un challenge de taille relevé par "Calais Port 2015" qui prévoit ainsi un doublement de la surface du port sur la mer.

CALENDRIER DU PROJET

- 2003 :** naissance du projet ; lancement du cahier des charges
- Fin 2006 :** finalisation du projet
- Janvier 2007 :** le Conseil régional du Nord-Pas de Calais devient autorité portuaire et étudie le dossier
- 2009 :** lancement d'un grand débat public
- 2012-2013 :** enquête publique, autorisation des travaux, transfert du domaine d'Etat
- 2013-2014 :** finalisation des études techniques, appels d'offres travaux
- 2014-2018 :** travaux d'infrastructures (digue, bassin, chenal, terre-pleins) et d'équipements (quais, voiries, bâtiments...)
- 2018 :** mise en service des premiers postes à quai

10,000 DIRECT JOBS FOR THE CALAIS REGION

In addition to the technical challenge of berthing ships that are larger than previous generation of vessels, the new port must face new economic, environmental and social challenges. "Calais Port 2015" will not only strengthen its leading position in cross-Channel rolling cargo and passenger traffic, it will also ensure the sustainability of many jobs and the creation of many others. It is a growth driver in an economic crisis.

The public debate launched in 2009 resulted in very positive forecasts. 3,600 direct jobs are expected to be generated by the proposed port development project on the 2030 timeline, and 1,800 direct jobs in the town. In all, up to 10,000 direct jobs could be created in the Calais area – without counting the new activities and businesses that plan to locate near the port. "Calais Port 2015" is building on the diversification of its business. The new port will enable the implementation of a policy for a modal shift from road to rail and ship, thus reviving economic development and attracting new business. The ambitions of "Calais Port 2015" are not limited to at the geographical boundaries of the port. It is intended to drive growth throughout the conurbation. Development projects from the town to the port are in the pipelines, including the development of new means of transport to integrate the seafront with the town.

DOUBLING THE SURFACE AREA OF THE PORT OVER THE SEA

To further its development, the port of Calais must meet the demands of increasing traffic and larger ship sizes. They went from 140m in length in 1980 to 210m and more in 2010, and have reached the maximum size in terms of the port's current capacity. This is why the port decided to anticipate these changes, to adapt and expand, along with the port of Dover, which has also drafted an extension plan. This synergy is essential to these two central points for cross-Channel traffic. Encased between a nature area to the East, an industrial zone to the South, and the town to the West, the option selected by the port of Calais is to extend the harbour towards the sea. «Calais Port 2015» responds to this major challenge by planning the doubling of the surface area of the sea port.

PROJECT TIMELINE

- 2003:** project inception; launch of the specifications
- Late 2006:** finalisation of the project
- January 2007:** the Nord-Pas-de-Calais Regional Council becomes the port authority and reviews the project
- 2009:** launch of a large-scale public debate
- 2012-2013:** public inquiry, work permit, transfer of the Public domain
- 2013-2014:** finalisation of the technical studies, launch of tenders for work
- 2014-2018:** infrastructure work (seawall, dock, entrance channel, quays) and facilities (piers, roads, buildings, etc.)
- 2018:** first berths enter service

Calais, le seul port français certifié Ecoports

Calais, the only French port to have Ecoports certification

L



Le port de Calais a obtenu une première fois en août 2010 a été renouvelée en 2012 jusqu'en 2014.

TOUS DANS LE MÊME BATEAU ÉCOLOGIQUE

Depuis décembre 2011, des actions sont notamment menées afin de sensibiliser le personnel à l'écoconduite. Un forum a également été organisé au Terminal Transmanche du port de Calais dans le cadre de la semaine du développement durable, en avril 2011. 250 personnes y ont participé et ont ainsi pu s'intéresser à la réduction des déchets, aux transports, à l'énergie ou à l'éco-citoyenneté. En février 2012, un rendez-vous proposé par le port de Calais s'est également tenu sur le ferry Spirit of Britain. Le temps d'une traversée entre Calais et Douvres, les participants ont pu rencontrer lors d'une "speed

working" les entreprises innovantes dans le secteur de la logistique portuaire.

DES PETITES ACTIONS AUX GRANDS PROJETS

Les objectifs environnementaux touchent autant à des actions locales qu'à la recherche et des projets logistiques d'envergure. Un véhicule électrique pouvant transporter jusqu'à 750 Kg a été acquis en mars 2011. Et l'installation de places de parking pour véhicules électriques est prévue lors de la refonte du parking du Terminal Transmanche en juin 2013. Autre chantier : la gestion des déchets. Entre 2006 et 2012, le volume des déchets est ainsi passé de 295 à 275 tonnes. Durant la même période, la part des déchets recyclés est passée de 17,5% à 19,5%. Le tri des emballages plastiques est déjà prévu pour juin 2013.

Un test est en cours depuis décembre 2011 pour recueillir des statistiques auprès des clients qui permettront de développer de nouvelles améliorations. Côté finances, le bilan est également positif. Entre 2011 et 2012, le coût de traitement des déchets a diminué de 6,5% alors que le coût de rachat des déchets est, lui, resté constant.

UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LE PORT

Le développement durable est véritablement intégré dans la stratégie de développement du port. Depuis quelques années, la prise en compte de modes plus durables a relancé l'intérêt pour le ferroviaire. Après l'aménagement en 2011 dans le cadre du projet C2C d'un nouvel embranchement au Port-Est, des études sont actuellement menées sur le développement des services d'autoroutes ferroviaires, en particulier sur les axes massifiés où le report modal prend tout son sens : vers l'Allemagne et le sud-ouest de la France et à plus long terme vers la région lyonnaise et l'Italie. Un projet de contournement pour accéder au port par l'est de la ville depuis la ligne Calais-Dunkerque est également soutenu par le port.

THE PORT OF CALAIS PLACES PARTICULAR IMPORTANCE ON ENVIRONMENTAL ISSUES

From research to team outreach through investment in clean energy, sustainable development is a major concern, with only one objective: to control and reduce the impact of its operations on the environment. Its efforts have already been rewarded and recognised, since Calais is currently the only French port to have «Ecoports PERS» certification (Port Environment Review System). A symbol of its environmental investment and an illustration of its commitment to continuous improvement in the field, the certification which was obtained for the first time in August 2010 was renewed in 2012 and is valid until 2014.

ALL IN THE SAME GREEN BOAT

Since December 2011, various operations have been carried out to educate staff about eco-driving. A forum

was also held at the cross-Channel Terminal in the port of Calais as part of the sustainable development week in April 2011. 250 people attended focusing on reducing waste, on transport, on energy and eco-citizenship. In February 2012, a meeting proposed by the port of Calais was also held on the "Spirit of Britain" ferry. During a "speed working" crossing between Calais and Dover, the participants met various innovative companies in the field of port logistics.

FROM SMALL ACTIONS TO MAJOR PROJECTS

Environmental objectives equally affect local actions, research and large-scale logistics projects. An electric vehicle capable of carrying up to 750 Kg was acquired in March 2011. And the installation of parking spaces for electric vehicles is scheduled during the overhaul of the cross-Channel Terminal car park in June 2013. Another project: waste management. Between 2006 and 2012, the volume of waste in the port increased from 295 to 275 tonnes. During the

same period, the proportion of waste recycled increased from 17.5% to 19.5%. The sorting of plastic packaging is already scheduled for June 2013. A test has been underway since December 2011 to collect statistics from clients, and will be used to design new improvements. In financial terms, the balance is also positive. Between 2011 and 2012, the cost of waste processing fell by 6.5% while the purchase cost of waste has remained constant.

A SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY FOR THE PORT

Sustainability is truly integrated into the port's development strategy. In recent years, the inclusion of more sustainable modes has revived interest in rail transport. After the development of new sidings in the East Port in 2011 as part of the C2C project, studies are being conducted on the development of rolling motorway services, in particular on mass transport routes where the modal shift makes sense (as of now, Germany and southwest France, in the lon-

MAÎTRISER
et réduire l'impact
environnemental
Controlling and reducing
the environmental impact

ger term, the Lyon conurbation and Italy). A bypass project to access the port from the east of the town via the Calais-Dunkerque line is also supported by the port.

UNE COOPÉRATION TRANSNATIONALE - LES PROJETS INTERREG

Le port de Calais participe à des projets européens Interreg liés au développement durable. En plus du projet C2C, il participe à un travail sur le port du futur avec le projet PATCH (Ports Adapting To Change). En 2011, une étude sur l'utilisation d'énergies renouvelables alternatives dans le port de Calais a ainsi été menée. Deux études complémentaires sont prévues : l'une sur la mise en place de systèmes piézoélectriques et l'autre sur l'implantation des équipements de stockage et

d'avitaillement des navires en gaz naturel liquéfié. De son côté, le projet SETARMS (Sustainable Treatments and Reuse of Marine Sediment) est un partenariat franco-anglais qui implique les ports de Calais et de Boulogne dans la recherche de solutions communes en matière de gestion des sédiments. Enfin, le projet FLIP (Fostering Long Term Initiatives For Ports) devrait permettre au port de Boulogne de renforcer encore son échange d'expérience avec les autres ports de la Manche.



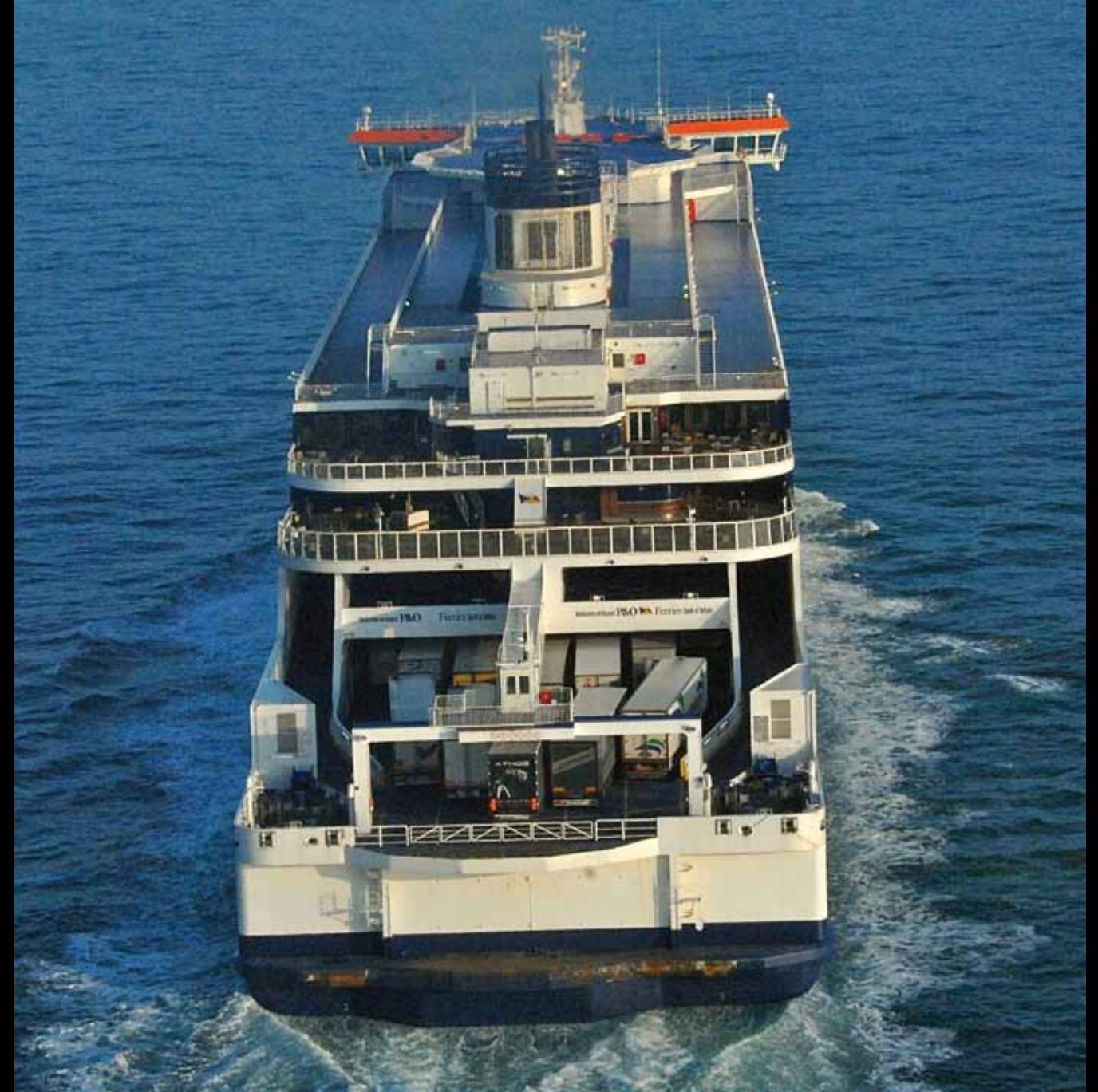
Le port édite également un rapport environnemental complet.

The port also publishes an extensive environmental report.

TRANSNATIONAL COOPERATION - INTERREG PROJECTS

The Port of Calais is taking part in European Interreg projects related to sustainable development. In addition to the C2C project, it is involved in work on the port of the future with the PATCH project (Ports Adapting To Change). In 2011, a study on the use of alternative renewable energies in the port of Calais was carried out. Two complementary studies are planned: one on the development of piezoelectric systems, the other on the location of storage and supply facilities for ships using lique-

fied natural gas. On the other hand, the SETARMS project (Sustainable Treatments and Reuse of Marine Sediment) is an Anglo-French partnership involving the ports of Calais and Boulogne in the search for common solutions for sediment management. Finally, the FLIP project (Fostering Long Term Initiatives for Ports) should allow the port of Boulogne to further strengthen its experience feedback with other Channel ports.









PRODUIT DE LA MER, PRODUIT À BOULOGNE SUR-MER !

SEAFOOD PRODUCED IN BOULOGNE-SUR-MER!

BOULOGNE-SUR-MER, LE PORT DE PÊCHE INCONTOURNABLE EN FRANCE

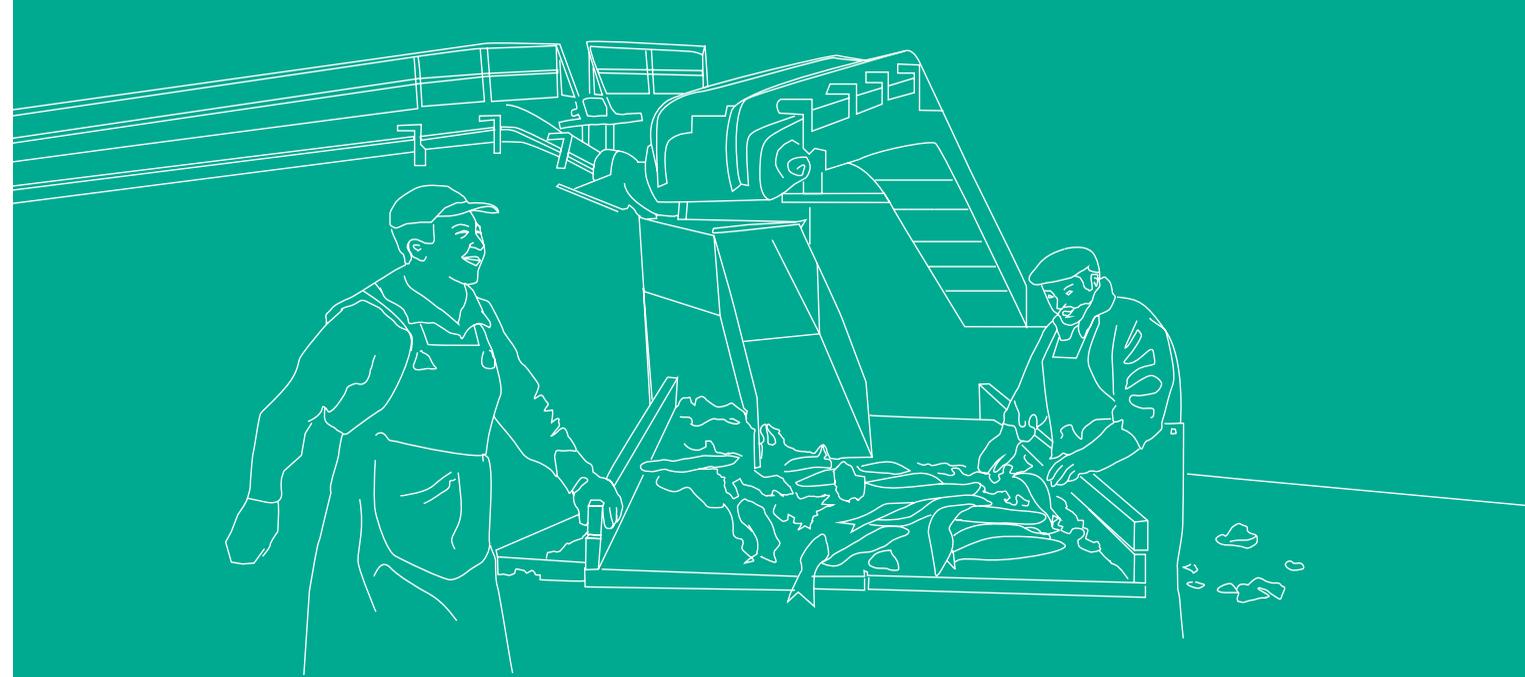
À Boulogne-sur-Mer, plus de 200 entreprises sont implantées sur le port, attirées par sa capacité d'entreposage frigorifique et sa logistique de distribution performante. La desserte du territoire français et des pays riverains se fait en moins de 24 heures. Sans compter la présence d'un pôle de recherche et de formation et d'un pôle de compétitivité à vocation nationale sur la filière des produits de la mer : ils font de Boulogne-sur-Mer le port Capitale des produits de la mer.

BOULOGNE-SUR-MER, THE KEY FISHING PORT IN FRANCE

In Boulogne-sur-Mer, over 200 companies are located on the harbour, attracted by its cold storage facilities and efficient retailing logistics. Distribution of produce throughout France and the neighbouring countries takes less than 24 hours. In addition, there is a seafood research and training centre and a national competitiveness cluster for the seafood sector, making Boulogne-sur-Mer the leading port for seafood.

Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français

*Boulogne-sur-Mer,
the leading French
fishing port*



L'ESSENTIEL KEY FACTS AND FIGURES

150 hectares dont 80 pour l'accueil des entreprises de la filière des produits de la mer.
150 hectares including 80 to host companies working in the seafood sector.

70 espèces sont vendues à la criée bouloonnaise : c'est un des ports français offrant la plus grande diversité de poissons aux mareyeurs.
70 species are sold at the Boulogne auctions – making it one of the French ports with the greatest diversity of fish for wholesalers.

5032 salariés pour l'ensemble de la filière des produits de la mer à Boulogne-sur-Mer. De la pêche au négoce en passant par les entreprises de transformation (mareyage, filetage, salaison, conserverie, plats préparés, cuisson de crevettes, découpe...).

The seafood sector represents 5,032 jobs in Boulogne-sur-Mer. From fishing to trading to processing companies (wholesale trading, filleting, salting, canning, ready-made meals, shrimp cooking, cutting, to name but a few).

150 entreprises de transformation de poisson sont présentes à Boulogne-sur-Mer. Elles traitent 330 000 tonnes de produits chaque année.

There are 150 fish processing companies in Boulogne-sur-Mer. Together, they process 330,000 tonnes of products each year.

500 mouvements de camion par jour pour assurer l'approvisionnement autant que l'export, soit une logistique exemplaire pour le centre leader européen de transformation, de commercialisation et de distribution des produits de la mer.

500 truck movements per day ensure supplies as well as exports using exemplary logistics for the European leader in processing, marketing and retailing seafood.

1,8 million de caisses et de coffres en provenance de 12 Etats membres de l'Union européenne sont traités chaque année par le centre de gestion et de lavage des emballages du port.

1.8 million boxes and crates from 12 Member States of the European Union are processed each year by the washing and management centre for packaging products in the port.

2011 & 2012

36 100 tonnes ont été enregistrées en halles à marée (à la criée) en 2012, soit 2% de plus qu'en 2011. Cela fait de Boulogne-sur-Mer le premier port de pêche français.

36,100 tonnes were recorded in the fish markets for auction in 2012, 2% more than in 2011 making Boulogne-sur-Mer the leading fishing port in France.

77,6 millions d'euros de chiffre d'affaires moyen annuel pour les produits passés en criée sur 2011-2012.

The average annual turnover for 2011-2012 for products sold by auction stood at €77.6 million.

7287 tonnes de merlan débarquées en 2011 : c'est l'espèce la plus vendue. En valeur, c'est la sole qui prend la tête du classement puisqu'elle a engendré 11 millions d'euros de vente.

7,287 tonnes of whiting were landed in 2011, making it the species most sold. In value, sole took top spot, generating 11 million euros in sales.

Premier port de pêche, premier en qualité

*Leader in fishing ports,
leader in quality*

L A QUALITÉ AVANT TOUT
En 2012, 36,1 milliers de tonnes ont été enregistrées en halle à marée (la criée), soit l'équivalent de 76,1 millions d'euros de transactions. En 2012, Boulogne-sur-Mer maintient une avance de 35% sur le second port français !

À Boulogne-sur-Mer, la halle à marée est informatisée depuis février 2008. Auparavant, les ventes étaient menées par des "crieurs", à la voix. Elles se font désormais par un système technologique de vente électronique. Le poisson est commercialisé en salle de vente au cadran et à distance sur stock flottant, via Internet. Le mode de transaction entre les acheteurs, appelés les "mareyeurs", et les vendeurs a donc été modernisé. Spécificité boulonnaise, ces derniers sont des "écoreurs" : des intermédiaires qui interviennent pour des services au navire et la mise en vente du poisson à la criée pour le compte du navire.

La vente directe auprès du consommateur est également possible sur le port. Elle est pratiquée par la petite pêche. Sur le quai Gambetta, 25 étals gérés par la mairie de Boulogne-sur-Mer ont ainsi été mis aux normes sanitaires pour la vente directe aux consommateurs.

FRAÎCHEUR GARANTIE

Si la quantité est toujours au rendez-vous sur le port de pêche boulonnais, la qualité est la priorité. Ainsi, un service qualité externalisé a été mis en place au 1^{er} janvier 2012 avec l'aide du Bureau Veritas, qui gère les contrôles. Fraîcheur, taille, qualité des poissons... Deux personnes sont ainsi chargées de vérifier la conformité des produits de la mer, tant lors du débarquement sur les quais que dans les halles réfrigérées. Un service qui permet de valoriser les produits et qui fait de Boulogne-sur-Mer l'un des premiers ports européens à garantir la fraîcheur et la qualité du poisson par un organisme indépendant. Une petite révolution qui permet aux acheteurs de garantir la qualité de leurs produits.

Reconnues par les professionnels, la qualité et la fraîcheur

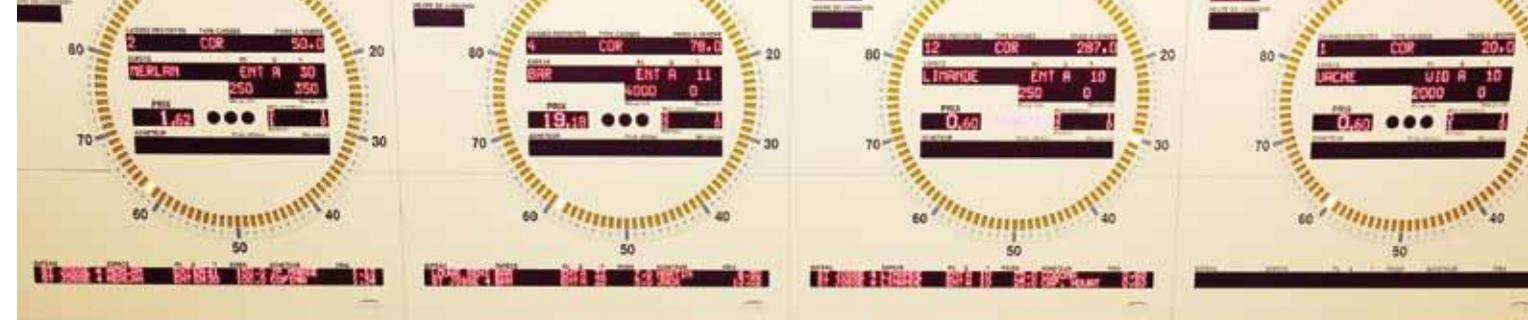
des produits boulonnais gagnent donc à être connues par le grand public. D'autant que le port continue à investir. 13 millions d'euros ont été nécessaires pour la rénovation de la halle Jean Voisin, terminée en 2012. Les modules réfrigérés de cette halle, dans lesquels les navires débarquent les produits à la fin de la journée, garantissent une préservation complète de la chaîne du froid.

UNE GRANDE VARIÉTÉ

Pouvoir avoir accès à une grande variété de poissons attire les mareyeurs. Et à Boulogne-sur-Mer, ce sont plus de 70 espèces qui sont vendues à la criée, allant du cabillaud aux espèces dites « profondes ». Une diversité permise par une flottille variée qui pratique tant la pêche au large (lieu noir, sabre, lingue bleue, flétan noir, merlu...) que la pêche côtière (merlan, maquereau, hareng, encornet...) et la petite pêche (sole, hareng, plie, Saint-Jacques...). Plus de 150 bateaux débarquent ainsi leur poisson sur les quais de Boulogne-sur-Mer, du fileyeur partant à la journée au chalutier congélateur passant 45 jours en mer. Parmi eux 25 battent pavillon étranger, pour la plupart néerlandais ou anglais. Une ouverture du port qui contribue à renforcer cette diversité et à faire de Boulogne-sur-Mer un centre où l'on trouve tout ce qui existe en produits de la mer.

DES SERVICES ANNEXES NON NÉGLIGEABLES

Non négligeable pour les opérateurs, un centre de gestion et de lavage des emballages est présent sur le port. D'une capacité de 1 200 caisses par heure, il traite chaque année 1,8 million de caisses et coffres de 12 États membres de l'Union Européenne. Un service qui permet à Boulogne-sur-Mer d'attirer tous les professionnels des produits de la mer. Equipé d'un slipway de 2 500 tonnes et de deux élévateurs à bateau de 35 et 350 tonnes, le port de Boulogne-sur-Mer propose également un service de réparation navale. Tout comme un accès à l'eau et à l'électricité par des cartes à puces personnalisées.



MODERNISER

*les services pour poursuivre le développement
Modernising services for further development*



QUALITY FIRST

In 2012, 36.1 thousand tonnes were sold by auction in the fish market, the equivalent of 76.1 million transactions. In 2012, Boulogne-sur-Mer maintained its lead of 35% over the second French port!

At Boulogne-sur-Mer, the fish market has been computerised since February 2008. Previously, sales were shouted by "criers". They now use an electronic sale system. The fish is sold in the auction room by clock and remote on floating stock via the Internet. Transactions between buyers called "wholesalers" and sellers have been modernised. A specific feature of the Boulogne system, the sellers are known as "écoreurs" or tally keepers, intermediaries who provide services to the ships and sell their fish by auction on behalf of the ship.

Direct sale to the consumer is also possible on the port, and is used by small-scale fishing boats. On the Gambetta dock, 25 stalls managed by Boulogne-sur-Mer town hall have been retrofitted to modern health standards to sell fish direct to the consumer.

FRESHNESS GUARANTEED

If quantities are always guaranteed on the fishing port of Boulogne, quality has top priority. An outsourced quality department was set up on 1 January 2012 with the assistance of Bureau Veritas, which manages the controls. Freshness, size, and quality of the fish are checked by two people to ensure the compliance of the seafood, both when landed on the docks and in the refrigerated warehouses. The service adds further value to the products, making Boulogne-sur-Mer one of the first European ports to guarantee the freshness and quality of its fish by an independent body. A minor revolution perhaps, but one which guarantees the quality of the produce for buyers. Recognised by their peers, the general public are starting to realise the quality and freshness of Boulogne products – espe-

cially as the port is continuing to invest. 13 million euros were needed for the renovation of the Jean Voisin hall, completed in 2012. The refrigeration units in this hall, into which the vessels offload their products at the end of the day, ensure complete preservation of the cold chain.

HIGH VARIETY

Having access to a wide variety of fish attracts wholesalers. And in Boulogne-sur-Mer, more than 70 species are sold at auction, from cod to so-called "deep sea" species. That diversity is due to a wide-ranging fishing flotilla that practices high-sea fishing (saithe, scabbardfish, blue ling, turbot, hake, etc.) and inshore fishing (whiting, mackerel, herring, squid, etc.) and small-scale fishing (sole, herring, plaice, scallops, etc.). More than 150 vessels offload their fish on the quays of Boulogne-sur-Mer, from the gillnetter setting out for the day, to the freezer trawler spending up to 45 days at sea. 25 of them sail under a foreign flag, mostly Dutch or English – illustrating the openness of the port, which helps increase its diversity and make Boulogne-sur-Mer a hub where you can find everything you need in seafood.

SECONDARY BUT SIGNIFICANT SERVICES

Significant for operators, a washing and management centre for packaging products is also available on the port. With a capacity of 1,200 boxes per hour, each year it processes 1.8 million boxes and crates from 12 Member States of the European Union. A service that enables Boulogne-sur-Mer to attract every segment of the seafood industry. Equipped with a 2,500-tonne slipway and two boat lifts with capacities ranging from 35 to 350 tonnes, the port of Boulogne-sur-Mer also provides ship repair services, as well as access to water and electricity supply using personalised smart cards.

Des infrastructures et une logistique à la hauteur du défi

Infrastructure and logistics equal to the challenge

BOULOGNE-SUR-MER, FLEURON FRANÇAIS POUR LES PRODUITS DE LA MER

Boulogne-sur-Mer est le centre leader européen de transformation, de commercialisation et de distribution des produits de la mer. De la production à l'expédition en passant par la transformation, la

logistique, la recherche et développement, et la formation, le port concentre toutes les activités de la filière.

UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉE

Cette position de leader, Boulogne-sur-Mer la doit en premier lieu à sa situation géographique. Il se situe en effet au carrefour des pays producteurs, situés au Nord de l'Europe (Danemark, Norvège, Grande Bretagne, Irlande, Islande, Pays-Bas, Etats Baltes, Russie...) et des pays consommateurs, à savoir essentiellement la France, l'Espagne et l'Italie. Mais cela n'explique pas tout. Le port a aussi su se développer

et démontrer sa capacité à assumer cette stature de fleuron français. Ainsi, il assure une production importante, diversifiée et de qualité. Chaque année, ce sont 36 000 tonnes de poissons de plus de 70 espèces, qui y sont pêchés par plus de 150 navires, auxquelles s'ajoutent les 10 750 tonnes des trois chalutiers congélateurs.

UNE FILIÈRE COMPLÈTE, UNE LOGISTIQUE PERFORMANTE

Boulogne-sur-Mer peut également compter sur une filière complète et diversifiée. Mareyage, filetage, salaison-fumaison, conserve, surgélation, cuisson, produits élaborés, entreposage frigorifique, négoce, transport... Ce sont plus de 150 entreprises qui sont implantées sur le port, attirées par sa capacité d'entreposage frigorifique importante de 300 000 m³ et sa logistique de distribution performante. Cette dernière permet la desserte du territoire français et des pays riverains en moins de 24 heures. Sans compter la présence d'un pôle de recherche et de formation, qui assure l'avenir et montre la volonté de Boulogne-sur-Mer de rester à la hauteur de son statut de leader.



BOULOGNE-SUR-MER: THE FRENCH FLAGSHIP FOR SEAFOOD

Boulogne-sur-Mer is the leading European centre for processing, marketing and retailing seafood. From production to shipping, including processing, logistics, research and development, and training, the port concentrates all the business lines in the sector.

AN IDEAL LOCATION

Boulogne-sur-Mer owes its leading position primarily to its location. It is located at

the crossroads of producing countries in Northern Europe (Denmark, Norway, Great Britain, Ireland, the Netherlands, the Baltic States, Russia, etc.) and consumer countries, essentially in France, Spain and Italy. But this does not explain everything. The port has also been able to develop and demonstrate its ability to live up to its stature as a French flagship. Its production is large-scale, diversified and of high quality. Each year, 36,000 tonnes of more than 70 species of fish are

caught by a fleet of more than 150 ships, plus an additional 10,750 tonnes from three freezer trawlers.

ALL-INCLUSIVE SECTOR, EVER-EFFICIENT LOGISTICS

Boulogne-sur-Mer can also rely on a comprehensive and diversified seafood industry. From fish trading, to filleting, salting-smoking, canning, freezing, cooking, processed products, cold storage, trading, transport, to name but a few, more than 150 businesses have set up in the

port, attracted by its 300,000 m³ of cold storage capacity and its efficient retailing logistics, which enable goods to be shipped throughout France and the neighbouring countries in less than 24 hours – not to mention the research and training centre, which safeguards the future of Boulogne-sur-Mer and illustrates its determination to live up to its status as market leader.



ÉQUIPER

*le port pour soutenir la filière produits de la mer
Equipping the port to support the seafood sector*

Boulogne-sur-Mer capitale des produits de la mer

Boulogne-sur-Mer:
seafood capital

U

NE FILIÈRE COMPLÈTE

Filetage, salaison, conserve-rie, plats préparés, cuisson de crevettes... Ce ne sont pas moins de 150 sociétés de transformation du poisson qui sont présentes sur les deux zones d'activité du port. Des entreprises reconnues au-delà des frontières, comme Marine Harvest, leader mondial du saumon, ou encore JC David, entreprise de salaison et de fumaison à l'ancienne ayant obtenu le label "entreprise du patrimoine vivant" en 2011 (voir encadré).

INNOVER POUR RESTER À LA POINTE

Une position de leader dans le domaine qui s'explique d'autant plus par le fait que le port accompagne ces entreprises. Et ce en leur proposant de nombreux services mais également en misant sur la recherche. Boulogne-sur-Mer a ainsi développé un pôle de compétitivité à vocation nationale sur la filière des produits de la mer : Aquimer. Il a pour objectif d'améliorer la compétitivité des entreprises du port en les aidant à pérenniser leurs activités grâce à l'innovation, la qualité et le développement technologique. Aquimer aide au montage des projets de recherche des entreprises et donne accès aux financements dédiés aux pôles de compétitivité. Il porte également le projet d'innovation "nouvelles vagues", labellisé par l'Etat en septembre 2011. Celui-ci a vocation à être à la fois une station pilote pour l'aquaculture durable et un département de développement technologique pour valoriser les produits aquatiques. Côté recherche et développement, Boulogne-sur-Mer accueille également l'Anses, agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail. L'Ifremer a quant à lui un site doté d'un bassin d'essai réputé pour tester les engins de pêche dans les conditions de mer.

FORMER LES FUTURES GÉNÉRATIONS

Préparer l'avenir passe par l'innovation, mais également par la formation. En la matière, Boulogne-sur-Mer n'est pas en reste. Sur le port même est ainsi implantée l'Université du Littoral, formant aux métiers allant jusqu'à Bac +5. Le centre de formation aux produits de la mer, en formation continue, prépare notamment les futurs fileteurs, un savoir-faire boulonnais reconnu. En outre, à quelques kilomètres du port de Boulogne-sur-Mer, le lycée professionnel maritime du Portel forme les marins de demain. Autant de lieux d'apprentissage qui permettent de former une main d'œuvre qualifiée et donc de trouver, sur le port boulonnais, des professionnels de qualité.

Etudiants, salariés du port et des entreprises de transformation, marins et leurs familles, c'est donc toute une ville qui vit au rythme des marées et des produits de la mer.

JC DAVID : QUAND LA TRADITION SE FAIT HAUT DE GAMME

Sur le port, Hervé Diers est comme chez lui. Il faut dire qu'il est né à Boulogne-sur-Mer. En 2001, il reprend JC David. L'entreprise sale et fume du hareng, du haddock et du saumon dans la pure tradition. Hervé Diers en est fier : "Boulogne-sur-Mer est le berceau de la salaison maritime. On livre Ducasse et Robuchon autant que le café du port de Boulogne-sur-Mer". La qualité, il affirme la devoir aux compétences des 46 personnes qu'il emploie. "Et puis Boulogne-sur-Mer, ça aide : premier port de pêche français et plateforme européenne du poisson, le port me donne accès à une rapidité d'approvisionnement et d'expédition indispensable", jusqu'aux Etats-Unis où son implantation confirme la reconnaissance internationale des produits boulonnais.

JC DAVID: WHEN TRADITION GOES UP-MARKET

On the port, Hervé Diers is at home. It's only natural: he was born in Boulogne-sur-Mer. In 2001, he took over JC David, a company that salts and smokes herring, haddock and salmon in the traditional way. Hervé Diers is proud of his past: "Boulogne-sur-Mer is the birthplace of sea salting. We deliver to Ducasse and Robuchon as much as to the café in the port of Boulogne-sur-Mer." That quality, he says, is due to the skills of the 46 people he employs. "And Boulogne-sur-Mer is a help: the leading fishing port in France and European platform for fish, the port gives me access to the speed of supply and shipping I need," – even to the United States, where his subsidiary confirms the international recognition of products made in Boulogne-sur-Mer.

ALL-INCLUSIVE SECTOR

Filleting, salting, canning, processed meals, shrimp cooking, etc.: there are no less than 150 fish processing companies on the two business parks of the port. Some of these companies are world-famous, such as Marine Harvest, the world leader in salmon farming, or JC David, a traditional salting and smoking company that was awarded the "Living Heritage Company" label in 2011 (see box).

INNOVATING TO STAY AHEAD

Boulogne-sur-Mer has a leading position on this market, which can be further explained by the fact that the port supports these companies, by providing them with many services as well as research programmes. In the same vein, Boulogne-sur-Mer has developed Aquimer, a national competitiveness cluster for the seafood sector. Its purpose is to improve the

competitiveness of companies in the port by helping them sustain their business through innovation, quality and technological development. Aquimer helps engineer research projects for the companies and enables access to funding for competitiveness clusters. It also supports the "New Wave" (Nouvelles Vagues) innovation project, which was accredited by the French Government in September 2011. The project is intended to be both a pilot plant for sustainable aquaculture and a department for technological development to promote fishery products. On the research and development front, Boulogne-sur-Mer also harbours ANSES, the French National Agency for Food Safety, the Environment, and Workplace Security. Ifremer, the French Research Institute for Exploitation of the Sea, also has a site, with high-quality test facilities for testing fishing gear in sea conditions.

TRAINING FUTURE GENERATIONS

Preparing for the future not only involves innovation, but training as well. Boulogne-sur-Mer is no exception in this respect. The Université du Littoral is located right on the port and offers training for business lines that require up to five years of higher education. The continuing education training centre for the seafood sector trains future filleters, a recognised expertise in Boulogne. Furthermore, a few kilometres from the port of Boulogne-sur-Mer, the Portel maritime vocational school trains tomorrow's sailors. All these places of learning train a skilled workforce, thus providing the port of Boulogne with high-quality professionals. From students, to port and processing company employees, to sailors and their families, Boulogne-sur-Mer is a town that comes and goes with the tides and the seafood industry.





DÉMONTRER
*l'expertise des acteurs de
 la place portuaire*
*Demonstrating the exper-
 tise of port stakeholders*

Un port de commerce en mutation

A changing commercial port

800 M DE QUAIS ET 60 000 M2 D'ENTREPÔTS

Si le port de pêche et sa filière de transformation sont rois, Boulogne-sur-Mer dispose également d'un port de commerce. Situé à proximité immédiate du détroit le plus fréquenté du monde, idéalement situé sur le range nord-européen, le port de commerce dispose d'équipements de levage performants offrant un service de qualité et d'une importante capacité de stockage, adaptés à tous les types de trafic. Les utilisateurs peuvent ainsi transiter leurs marchandises dans les meilleures conditions sur le terminal portuaire. Opérationnel 7j/7 et 24h/24, avec une position stratégique entre l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud, Boulogne-sur-Mer est aussi

le point de rencontre des liaisons maritimes terrestres et ferroviaires, bénéficiant de l'avantage exceptionnel de disposer d'un réseau ferré et d'une liaison directe à l'autoroute A16.

DES ESPOIRS DE CROISSANCE

Depuis 2010, des efforts d'investissements ont été fait pour la rénovation des entrepôts. Un travail encore en cours qui devrait se terminer dans le courant de l'année 2013. Depuis cette même année 2010, le trafic du port est en constante et forte augmentation grâce à l'implantation sur zone de nouveaux opérateurs. Cette croissance devrait se confirmer encore pour les années à venir.

800 M OF DOCKS AND 60,000 M2 OF WAREHOUSES

If the fishing port and its processing sector are its main activity, Boulogne-sur-Mer also has a commercial port. Located in the immediate vicinity of the busiest straits in the world, ideally located on the North European range, the trading port has powerful hoisting equipment providing a quality service and a large storage capacity, suitable for all types of traffic. Users' goods can thus transit under optimal conditions on the port terminal. Operational 24/7, with a strategic location between Northern and Southern Europe, Boulogne-sur-Mer is also the meeting point of sea, rail and overland connections, with the additional benefit of a railway network and a

direct connection to the A16 motorway.

HOPES OF GROWTH

Since 2010, considerable investments have been made to renovate the port's warehouses. Work is still in progress but should be completed in 2013. Since 2010, traffic in the port has been constantly and quickly increasing with the introduction of new operators in the area. This growth is expected to continue for years to come.

La plaisance *Boating, a business with high potential* une activité à fort potentiel

DES ATOUTS RÉELS ET MULTIPLES

Boulogne-sur-Mer dispose de 470 anneaux. Une activité de plaisance familiale aux atouts multiples. Le port se situant au pied de la ville, il

est possible d'y amarrer son bateau sans être complètement isolé. Il est même très aisé d'accéder aux commodités du centre-ville pour ces touristes au pied marin. Le nombre de nuitées a même

augmenté légèrement, ce qui témoigne du plaisir des plaisanciers à rester sur le port durant plusieurs jours.

DES PLAISANCIERS DU NORD DE L'EUROPE

La rade est très bien protégée contre le vent et la houle. Facilement navigable et sûre même par temps agité, elle fait de Boulogne-sur-Mer un bon abri. Sa position géographique est avantageuse, notamment pour les plaisanciers venant des pays nordiques, puisque Boulogne-sur-Mer se situe sur leur route maritime descendante. Ils passent ainsi souvent par la Belgique, puis s'arrêtent à Boulogne-sur-Mer avant de repartir vers Dieppe. Sur 3 234 bateaux en 2011, 1 213 battaient pavillon néerlandais. Soit près de la moitié. Viennent ensuite les plaisanciers français (25 %), les Belges, les Anglais et les Allemands. Le port de plaisance de Boulogne-sur-Mer est l'un des endroits du littoral régional où les possibilités de développement de cette activité sont les plus importantes.

amenities in the town centre for sailing tourists. The number of overnight stays has slightly increased, reflecting the pleasure boaters find in staying on the port for several days.

YACHTS FROM NORTHERN EUROPE

The harbour is well protected against wind and waves. Easily navigable and safe even in stormy weather, Boulogne-sur-Mer is a good place to shelter. Its geographical location is another advantage, especially for boaters from the Nordic countries, as Boulogne-sur-Mer is located on their outbound sea route. They often pass by Belgium and call at Boulogne-sur-Mer before setting off again for Dieppe. Out of 3,234 boats which called at the port in in 2011, 1,213 flew the Dutch flag, i.e. nearly half, followed by boaters from France (25%), Belgium, England and Germany. The marina of Boulogne-sur-Mer is one of the places on the regional coastline offering the greatest possibilities for development in this market sector.

MANY ASSETS, REAL ADVANTAGES

Boulogne-sur-Mer has 470 berthing rings, boating being recreational activity for all the family with many assets. The port is located near the town, so it is possible to moor a boat without being completely isolated. It is even very easy to access to the





ÉLÉMENTS FINANCIERS

FINANCIAL INFORMATION

Port de Calais

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
CHARGES D'EXPLOITATION <i>OPERATING EXPENSES</i>	78 098 655
Achats de marchandises et approvisionnements <i>Purchase of goods and supplies</i>	9 465 287
Impôts et taxes / <i>Duties and taxes</i>	1 199 881
Rémunération du personnel, charges sociales <i>Staff remuneration, social security contributions</i>	44 198 797
Dotations aux amortissements et provisions <i>Allowances for depreciation and provisions</i>	17 982 259
Contributions et subventions versées et versées aux services <i>Grants and contributions, including utility subsidies</i>	5 252 431

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
CHARGES FINANCIERES <i>FINANCIAL EXPENSES</i>	1 568 665
Autres charges financières <i>Other financial expenses</i>	857 119
Dotations aux amortissements et provisions <i>Allowances for depreciation and provisions</i>	711 546

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
CHARGES EXCEPTIONNELLES <i>NON-RECURRING EXPENSES</i>	16 961 418
Subventions versées / <i>Grants</i>	3 000 000
Charges sur opérations de gestion / capital <i>Expenses on management/capital transactions</i>	8 001 466
Valeur Nette Comptable des Immobilisations cédées <i>Net book value of fixed assets sold</i>	198 573
Dotations aux amortissements et provisions <i>Allowances for depreciation and provisions</i>	5 761 379

TOTAL GENERAL / OVERALL TOTAL	96 628 738
-------------------------------	------------

L'année 2011 a été marquée par les difficultés rencontrées par la Compagnie Maritime SeaFrance qui réalisait près d'un tiers du trafic au Port de Calais. Cette dernière a cessé définitivement les traversées à compter du 15 novembre 2011.

2011 was marked by the problems faced by SeaFrance, which previously realized almost one third of the traffic in the Port of Calais. The shipping company's ferry services were discontinued on 15 November 2011.

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PRODUITS D'EXPLOITATION <i>OPERATING INCOME</i>	72 938 078
Ventes de marchandises <i>Sale of goods</i>	289 244
Production vendue (biens et services) <i>Production sold (goods and services)</i>	
droits de port / <i>port dues</i>	15 665 293
prestations de service / <i>services provided</i>	56 133 111
Ressources publiques subventions d'exploitation, produits divers <i>Public funds, operating subsidies, miscellaneous income</i>	70 726
Reprises sur provisions <i>Reversal of provisions</i>	418 422
Transfert de charges d'exploitation <i>Operating expenses transferred</i>	361 282

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PRODUITS FINANCIERS <i>FINANCIAL INCOME</i>	527 318
Autres produits financiers <i>Other financial income</i>	527 318

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PRODUITS EXCEPTIONNELS <i>NON-RECURRING INCOME</i>	12 566 746
Subventions sur opérations de gestion / capital <i>Subsidies on management/capital transactions</i>	11 373 998
Produits de Cession d'Eléments d'Actif <i>Income from the sale of assets</i>	65 419
Quôte-part de subventions versées <i>Equity loss on subsidies paid</i>	876 857
Reprises sur amortissements et provisions <i>Reversal of amortisation and provisions</i>	250 472

PERTE / Loss	10 596 596
--------------	------------

TOTAL GENERAL / OVERALL TOTAL	96 628 738
-------------------------------	------------

Le trafic Transmanche a connu une hausse du trafic fret de 2,16 % à 35 723 000 tonnes. Le nombre de passagers payants a légèrement diminué (9 915 000 passagers, -1,61 %) ainsi que les véhicules de tourisme (1 860 752 véhicules, -4,07 %). Pour le Port de Commerce, le tonnage est passé de 608 933 tonnes en 2010 à 596 220 tonnes en 2011, soit une baisse de 2,09 %.

Cross-Channel freight traffic increased by 2.16% to 35,723,000 tonnes. The number of fare-paying passengers decreased slightly (9,915,000 passengers, i.e. -1.61%), as did the number of cars (1,860,752 cars, i.e. -4.07%). As for the Commercial Port, tonnage went from 608,933 tonnes in 2010 to 596,220 tonnes in 2011, a decrease of 2.09%.

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
ACTIF / ASSETS	
Immobilisations corporelles <i>Tangible fixed assets</i>	149 909 804
Immobilisations financières <i>Financial investments</i>	822 379
TOTAL / TOTAL	150 732 183
FONDS DE ROULEMENT BRUT <i>GROSS WORKING CAPITAL</i>	44 063 571

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PASSIF / LIABILITIES	
Apports / <i>Contributed assets</i>	95 135 265
Report à nouveau / <i>Carry-forward</i>	55 436 768
Résultat de l'exercice / <i>Annual balance</i>	-10 596 596
Provisions pour risques et charges <i>Provisions for contingencies and charges</i>	12 293 672
Emprunts et dettes assimilées <i>Borrowings and related debt</i>	19 879 094
Droits du concédant / <i>Grantor's rights</i>	16 810 776
Provisions pour dépréciation des comptes de tiers <i>Provisions for depreciation of third-party accounts</i>	5 836 775
TOTAL / TOTAL	194 795 754

Grâce à une gestion attentive des dépenses, les achats et charges externes sont en baisse de 5,24 % par rapport au budget exécuté 2010.

Le coût de la sûreté est évalué à près de 15 M€ (y/c amortissements dont plus de 11 M€ au titre de la Masse Salariale et 1,7 M€ au titre des dépenses de fonctionnement).

Through careful management of expenses, purchases and external expenses have decreased by 5.24% compared with the budget for 2010. Security costs are estimated at almost € 15 million (with depreciation, including more than € 11 million for the wage bill and € 1.7 million for operating expenditures).

Au sens comptable, l'effectif payé au 31/12/2011 est de 658 personnes (689 en 2010) dont un tiers affecté à la sûreté. Au cours de l'année, l'effectif moyen est de 670 personnes.

In accounting terms, as of 31/12/2011 the paid workforce stood at 658 people (689 in 2010), including one third working as security staff. Throughout the year, the average headcount was 670.

Port de Boulogne-sur-Mer

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
CHARGES D'EXPLOITATION <i>OPERATING EXPENSES</i>	21 266 558
Achats et approvisionnements <i>Purchasing and supplies</i>	3 194 514
Impôts et taxes / <i>Duties and taxes</i>	134 949
Rémunération du personnel, charges sociales <i>Staff remuneration, social security contributions</i>	7 158 527
Dotations aux amortissements <i>Allowances for depreciation</i>	7 768 993
Dotations aux provisions <i>Allowances for provisions</i>	1 324 300
Contributions et subventions versées et versées aux services <i>Grants and contributions, including utility subsidies</i>	1 685 275

CHARGES FINANCIERES <i>FINANCIAL EXPENSES</i>	730 466
---	----------------

CHARGES EXCEPTIONNELLES <i>NON-RECURRING EXPENSE</i>	27 126
Subventions versées / <i>Grants</i>	2 900
Sur opérations de gestion / capital <i>Expenses on management/capital transactions</i>	20 622
Valeur Nette Comptable des Immo biliaires cédées <i>Net book value of fixed assets sold</i>	3 604

TOTAL GENERAL / OVERALL TOTAL	22 024 150
--------------------------------------	-------------------

L'année 2011 a été marquée par l'absence de chiffre d'affaires pour le trafic transmanche après l'arrêt de l'activité de la compagnie maritime LD Lines à compter de septembre 2010. Au 31 décembre 2011, le chiffre d'affaires des services portuaires s'élève à 10 095 k€ contre 13 336 k€ en 2010 (- 24,30%).

2011 was marked by the lack of revenue for cross-Channel traffic after LD Lines closed its service in September 2010. As of 31 December 2011, the revenue for port services stood at € 10,095K against € 13,336K in 2010 (-24.30%).

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PRODUITS D'EXPLOITATION <i>OPERATING INCOME</i>	11 482 833
Production vendue (biens et services) <i>Production sold (goods and services)</i>	
droits de port / <i>port dues</i>	95 244
prestations de service / <i>services provided</i>	8 675 014
produits des activités annexes <i>income from related activities</i>	1 323 965
Production stockée / <i>Change in inventories</i>	93 709
Ressources publiques subventions d'exploitation <i>Public funds, operating subsidies</i>	24 896
Produits divers / <i>Miscellaneous income</i>	118 995
Reprises sur provisions <i>Reversal of provisions</i>	968 412
Contributions reçues des services <i>Contributions received from utility services</i>	182 598

PRODUITS FINANCIERS <i>FINANCIAL INCOME</i>	2 669
---	--------------

PRODUITS EXCEPTIONNELS <i>NON-RECURRING INCOME</i>	2 606 207
Subventions sur opérations de gestion / capital <i>Subsidies on management/capital transactions</i>	6 239
Produits de Cession d'Eléments d'Actif <i>Income from the sale of assets</i>	10 477
Quête-part de subventions versées <i>Equity loss on subsidies paid</i>	2 589 491

PERTE / Loss	7 932 440
---------------------	------------------

TOTAL GENERAL / OVERALL TOTAL	22 024 150
--------------------------------------	-------------------

Pour le port de pêche, la stabilité du tonnage vendu en criée en 2011 (-0,40%) s'accompagne d'une légère hausse du prix moyen au kg (+1,40%). La valeur totale augmente ainsi de 0,82%. C'est sur cette base que sont calculées la redevance d'équipement et la taxe de criée. Pour le port de commerce, le tonnage a augmenté de 25,46%, grâce à des efforts importants pour développer cette activité.

As regards the fishing port, the tonnage sold through fish auctions in 2011 remained stable (-0.40%) and was accompanied by a slight increase in average price per kilogram (+1.40%). The total value therefore increased by 0.82%. The equipment tax and fish auction levy are calculated on this basis. For the commercial port, tonnage increased by 25.46% thanks to the significant efforts made to develop this business.

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
ACTIF / ASSETS	

Prêts et avances interservices accordées <i>Inter-department loans and advances extended</i>	1 922 291
Immobilisations incorporelles <i>Intangible fixed assets</i>	652 982
Immobilisations corporelles <i>Tangible fixed assets</i>	87 712 305
Immobilisations financières <i>Financial investments</i>	387 872

TOTAL / TOTAL	90 675 450
----------------------	-------------------

FONDS DE ROULEMENT BRUT <i>GROSS WORKING CAPITAL</i>	-3 146 299
--	-------------------

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PASSIF / LIABILITIES	

Apports / <i>Contributed assets</i>	6 901 629
Réserves / <i>Reserves</i>	4 911 944
Report à nouveau / <i>Carry-forward</i>	-15 649 660
Résultat de l'exercice / <i>Annual balance</i>	-7 932 441
Subventions d'investissement <i>Investment grants</i>	46 749 832
Provisions pour risques et charges <i>Provisions for contingencies and charges</i>	2 103 411
Emprunts et dettes assimilées <i>Borrowings and related debt</i>	45 310 961
Prêts et avances interservices reçus <i>Inter-department loans and advances extended</i>	3 156 458
Droits du concédant / <i>Grantor's rights</i>	1 503 170
Provisions pour dépréciation des comptes de tiers <i>Provisions for depreciation of third-party accounts</i>	473 846

TOTAL / TOTAL	87 529 150
----------------------	-------------------

Les achats et charges externes sont en baisse de 31,77% par rapport au budget exécuté 2010. Cela est le résultat d'une gestion très rigoureuse des dépenses, dans un contexte particulièrement tendu pour le port de Boulogne-sur-Mer.

Purchases and external expenses decreased by 31.77% compared with the budget for 2010. This was thanks to very rigorous management of expenses in a particularly tense climate for the port of Boulogne-sur-Mer.

L'effectif au 31/12/2011 est de 128 personnes (137 en 2010). L'effectif moyen 2011 est de 134 personnes.

As of 31/12/2011, the workforce stood at 128 people (137 in 2010). The average headcount for 2011 was 134.

Port de plaisance de Boulogne-sur-Mer

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
CHARGES D'EXPLOITATION <i>OPERATING EXPENSES</i>	1 037 982
Achats et approvisionnements <i>Purchasing and supplies</i>	185 500
Impôts et taxes <i>Duties and taxes</i>	68 072
Rémunération du personnel, charges sociales / <i>Staff remuneration, social security contributions</i>	216 894
Dotations aux amortissements <i>Allowances for depreciation</i>	367 270
Dotations aux provisions <i>Allowances for provisions</i>	17 566
Contributions et subventions versées <i>Contributions and grants</i>	581
Contributions versées aux services <i>Contributions paid to utilities</i>	182 099

BENEFICE / PROFIT **94 535**

TOTAL GENERAL / OVERALL TOTAL **1 132 517**

L'année 2011 a été marquée par une légère augmentation du nombre de nuitées malgré une baisse du nombre de bateaux (qui fait suite à une année 2010 assez favorable).

2011 was marked by a slight increase in the number of overnight stays despite a reduction in the number of boats (compared with 2010, which was a relatively favourable year).

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PRODUITS D'EXPLOITATION <i>OPERATING INCOME</i>	713 460
Production vendue (biens et services) <i>Production sold (goods and services)</i>	
prestations de service <i>services provided</i>	699 826
produits des activités annexes <i>income from related activities</i>	13 634

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PRODUITS EXCEPTIONNELS <i>NON-RECURRING INCOME</i>	419 057
Subventions sur opérations de gestion / capital <i>Subsidies on management/capital transactions</i>	6
Quôte-part de subventions versées <i>Equity loss on subsidies paid</i>	419 051

TOTAL GENERAL / OVERALL TOTAL **1 132 517**

Le chiffre d'affaires des services portuaires s'élève en 2011 à 713 K€ contre 708 K€ en 2010.

The revenue for port services stood at € 713K in 2011 against € 708K in 2010.

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
ACTIF / ASSETS	
Immobilisations corporelles <i>Tangible fixed assets</i>	2 351 130
TOTAL / TOTAL	2 351 130
FONDS DE ROULEMENT BRUT <i>GROSS WORKING CAPITAL</i>	15 638

Les achats et charges externes sont en baisse de 31,64 % par rapport au budget exécuté 2010). Cette baisse s'explique par la baisse des achats d'équipements et d'honoraires par rapport à 2010.

Purchases and external expenses decreased by 31.64% compared with the budget for 2010. This is due to the reduction in equipment purchases and fees compared with 2010.

	EXECUTE 2011 BUDGET 2011
PASSIF / LIABILITIES	
Apports / <i>Contributed assets</i>	-4 508
Report à nouveau / <i>Carry-forward</i>	-2 294 616
Résultat de l'exercice / <i>Annual balance</i>	94 535
Subventions d'investissement <i>Investment grants</i>	2 631 499
Provisions pour risques et charges <i>Provisions for contingencies and charges</i>	1 929
Prêts et avances interservices reçus <i>Inter-department loans and advances extended</i>	1 922 291
Provisions pour dépréciation des comptes de tiers / <i>Provisions for depreciation of third-party accounts</i>	15 638
TOTAL / TOTAL	2 366 768

En 2010, le personnel du Port de Plaisance était imputé sur la Concession du Port de Boulogne sur Mer. En 2011, un effectif de 4 personnes a été imputé directement sur le budget du Port de Plaisance. Cela entraîne une diminution de la contribution versée au Port de Boulogne sur Mer.

In 2010, staff from the Marina was assigned to the Concession of the Port of Boulogne sur Mer. In 2011, 4 people were directly assigned to the budget for the Marina. This resulted in a decrease of the contributions paid to the Port of Boulogne-sur-Mer.



CCI Côte d'Opale - Port de Boulogne-sur-Mer

359 Rue des Margats
62480 Le Portel
Tél. +33 (0)3 21 99 62 00
Fax : +33 (0)3 21 99 62 01
contact@portboulogne.com

www.portboulogne.com



CCI Côte d'Opale - Port de Calais

54 rue du Quai de la Loire
CS 90283 - 62105 Calais Cedex
Tél. +33 (0)3 21 46 29 00
Fax : +33 (0)3 21 46 29 99
developpement.portuaire@calais-port.fr

www.calais-port.fr

Propriétaire des Ports
Port owner

 RÉGION
Nord-Pas de Calais

Concessionnaire des Ports
Port operator

**CCI**
CÔTE
D'OPALE
NORD DE FRANCE