



6. Les caractéristiques du projet Calais Port 2015

6. Les caractéristiques du projet Calais

6.1 Les caractéristiques techniques du projet

Calais Port 2015 : les aménagements proposés

Les aménagements portuaires consisteront en :

- la création d'une nouvelle digue ("la digue nord") et d'une contre-jetée* ;
- la création d'un bassin portuaire ;
- la réalisation et l'aménagement progressif de nouveaux terre-pleins réalisés par des remblais* gagnés sur la mer et sur le Domaine Public Maritime ;
- la réalisation progressive des ouvrages d'accostage.

Les autres aménagements concerneront :

- la redéfinition des accès et dessertes routiers et ferroviaires des terre-pleins ;
- la mise en place d'un nouveau schéma de circulation ;
- la construction d'une nouvelle capitainerie* ;
- la réalisation d'aménagements paysagers.

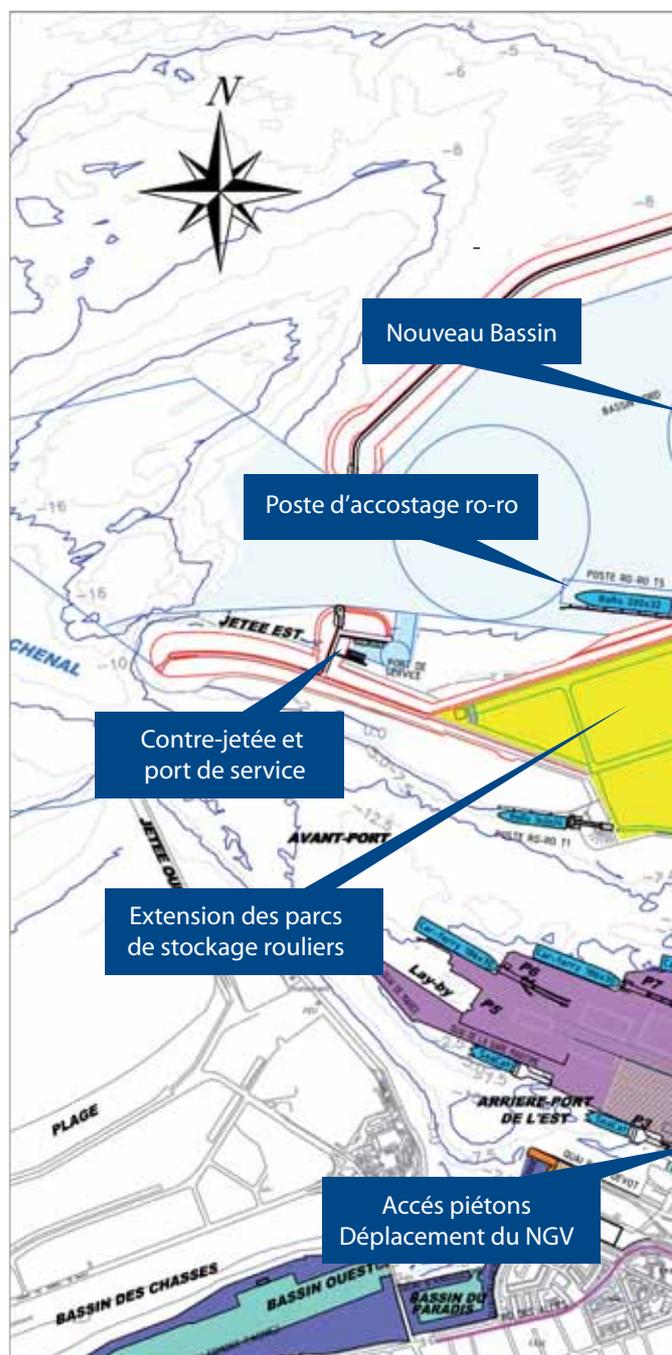
Une fois les infrastructures maritimes principales (bassin, digue, terre-pleins) réalisées, les quais, postes d'accostage et revêtements de terre-pleins seront construits de manière progressive en fonction de l'évolution réelle des trafics.

Le nouveau bassin Nord et ses digues de protection

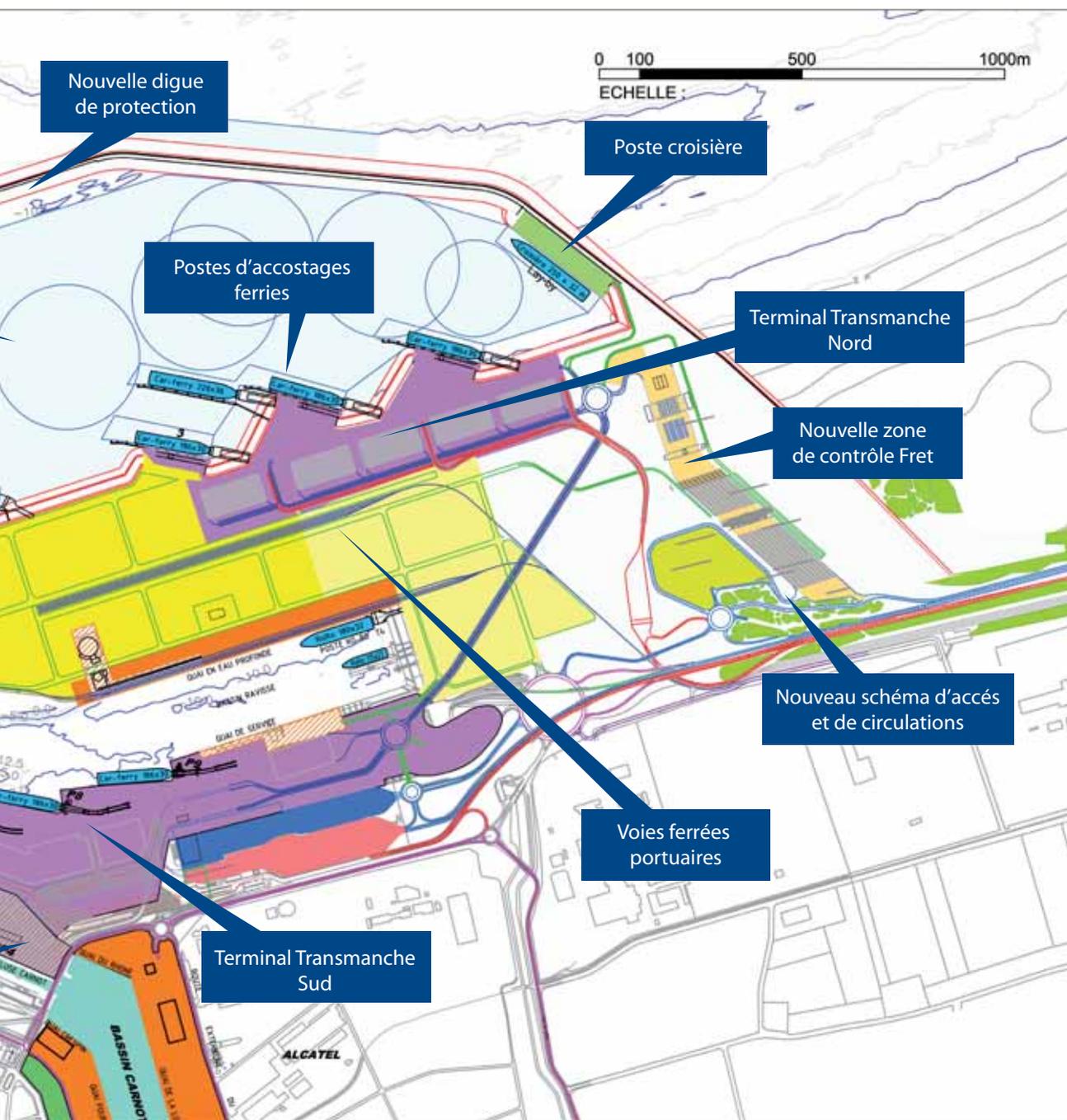
Le nouveau bassin, d'une superficie de 130 hectares, sera accessible depuis le chenal existant par un chenal extérieur d'environ 700 mètres de long. Il serait délimité par une digue à talus* longue de plus de 2500 mètres, et d'une contre-jetée* enracinée sur l'actuelle jetée est du port. Ces ouvrages seront composés d'un noyau en tout-venant* protégé par une carapace en blocs de béton préfabriqués.

Les jetées comporteront en leur extrémité des musoirs* verticaux qui marqueront une passe d'entrée orientée ouest, de 250 mètres de large draguée à -10 mètres, potentiellement dragable jusqu'à -13 m CM*(cote marine).

Plan d'ensemble des aménagements Source : BCEOM



Port 2015



D'un point de vue technique et fonctionnel, la configuration du nouveau bassin devra répondre à la fois :

- aux besoins de l'exploitation nautique

Le plan d'eau permettra des manœuvres rapides à l'accostage comme à l'appareillage, avec la possibilité de manœuvre simultanée de plusieurs navires. Des simulations numériques représentent les trajectoires et les manœuvres des navires projetés sous différentes conditions de vent et de courant, établies en concertation avec la station de pilotage et la capitainerie* du port de Calais.

- aux contraintes d'agitation* portuaire

La position des musoirs* et la configuration du bassin garantiront des faibles niveaux d'agitation* sur les postes à quai, sous toutes les conditions habituelles de houles*.

- au contexte sédimentaire local

Des modélisations numériques de dynamique sédimentaire actuellement en cours permettront d'évaluer finement les impacts du projet et affineront le tracé des ouvrages afin de rechercher un équilibre hydraulique et sédimentaire futur le plus proche possible du fonctionnement actuel.

- à la configuration des fonds

L'implantation de la jetée contournera les fosses d'érosion situées au sud du Ridens de la Rade*, évitera la construction de la jetée en grande profondeur et optimisera les quantités de dragage* du nouveau bassin.

Les dragages* et les remblais* hydrauliques

Le bassin sera dragué à une cote minimale de 9 mètres CM* et 10 mètres CM au niveau du chenal d'accès, de la passe d'entrée et de l'avant-port plus sensible à l'agitation. L'ensemble pourrait être dragué, en phases ultérieures, à des profondeurs plus importantes adaptées à l'évolution du trafic.

Sur la base des premières estimations, le volume de dragages sera de l'ordre de 5,3 millions de mètres-cubes de matériaux. Ils seront utilisés pour la confection des remblais de l'extension portuaire, évitant des rejets massifs en mer.

Les remblais* seront construits au-devant du port existant, en arrière des nouveaux quais à construire. Ils seraient essentiellement gagnés sur la mer et le domaine public maritime, sur une surface comprise entre 70 et 100 hectares.



Les futurs postes à quai
Source : CCIC

Les postes à quai et les aménagements du bassin Nord

Le bassin sera dimensionné pour accueillir principalement :

- des transbordeurs* transmanche d'une longueur de 240 mètres par 35 mètres de large ;
- des navires ro-ro* d'une longueur de 200 mètres par 32 mètres de large ;
- des navires de croisière d'une longueur de 300 mètres (type Golden Princess).

Le bassin pourra recevoir les postes suivants :

- jusqu' à 7 postes rouliers en configuration maximale, qui seront aménagés progressivement (en première phase : 3 ou 4 postes pour ferries de 240 mètres et un poste pour navires ro-ro*). Afin d'offrir des conditions de manœuvre optimales, des cercles d'évitage* de diamètre de 360 mètres, seraient aménagés à proximité de chaque poste d'accostage ;
- un poste croisière constitué d'un quai de 300 mètres de long implanté à l'est du bassin. Il sera destiné à recevoir les paquebots de croisière touchant au port de Calais, et les activités à terre associées (accueil, commerces, contrôles), mais aussi les ferries en lay-by* notamment pour les opérations d'avitaillement* ;
- un port de service construit le long de la contre-jetée*, à l'entrée du bassin. Il accueillera en particulier les pilotines* et les remorqueurs intervenant sur les navires accueillis dans le bassin Nord.

L'aménagement des terre-pleins du nouveau bassin Nord

Les nouveaux terre-pleins seront aménagés progressivement de façon à étendre les capacités de stockage du port de Calais et pour la création de nouvelles infrastructures dédiées au trafic transmanche (entrée de port, terminal transmanche Nord), en connexion avec les nouveaux postes à quai du bassin Nord.



On distingue les aménagements suivants :

- Extension des parcs de stockage rouliers

Le terminal roulier* actuel occupe les terre-pleins Nord du bassin Ravisse, en relation avec les passerelles ro-ro* situées dans l'avant-port (passerelle existante T1) ou au fond du bassin Ravisse (passerelles existantes T3 ou T4).

Il sera progressivement étendu sur la partie Ouest des nouveaux terre-pleins confectionnés, en relation avec la nouvelle passerelle T5 projetée dans le nouveau bassin. Ces parcs rouliers* comprendront un nouveau faisceau ferroviaire, dont les voies d'accès seront intégrées dans les terre-pleins.

- Création du Terminal Transmanche Nord (TTM Nord) :

La partie nord-est des nouveaux terre-pleins correspondrait aux aires de pré-embarquement du nouveau Terminal Transmanche Nord qui seront aménagées progressivement et parallèlement à la construction des postes à quai.

Par ailleurs, une nouvelle **zone publique fret** sera aménagée en entrée de port à l'est et comprendrait :

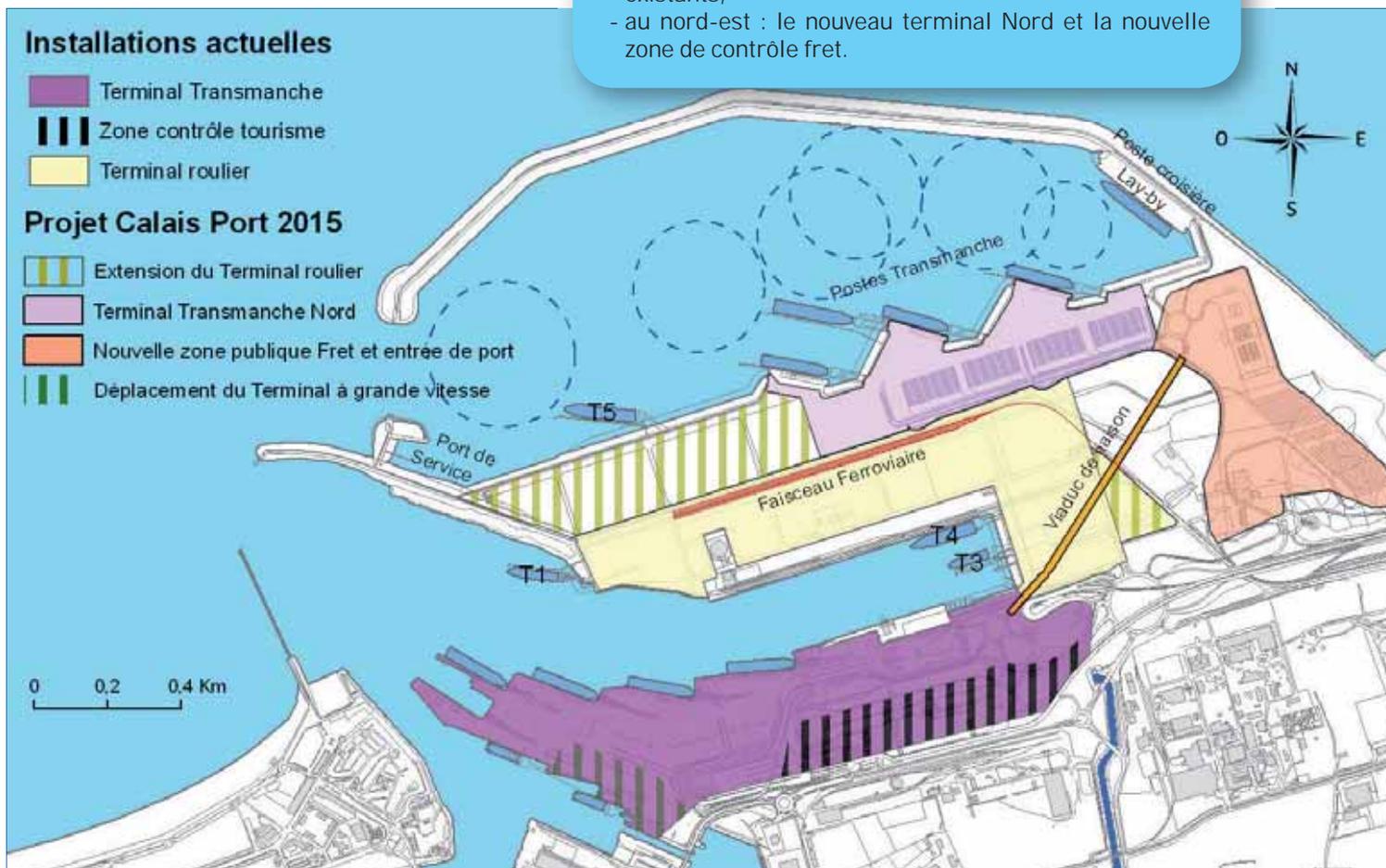
- **une zone de contrôle.** Elle répondra aux besoins des dispositifs d'enregistrement de sûreté et liés à l'action des services de douanes et d'immigration français et britanniques ;
- **une zone d'accueil et de services pour les clients fret.** Ils y stockeront leurs véhicules en cas d'attente au contrôle, avec un système de boucle d'attente pour éviter les remontées de queue sur la rocade.

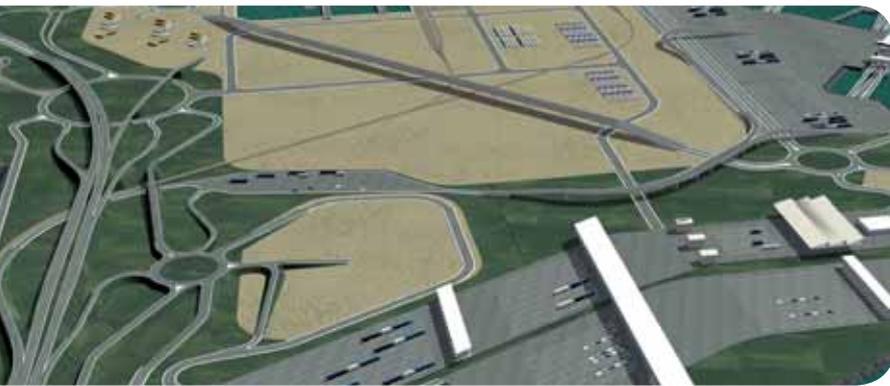
La zone de contrôle tourisme, la gare maritime et son parking d'accueil en zone publique, resteraient dans leur configuration actuelle. A long terme, ils pourront être transférés à l'est de la zone portuaire.

Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais d'après BCEOM

A l'achèvement du projet Calais Port 2015, le port transmanche comprendrait donc les deux ensembles suivants, reliés entre eux par un viaduc de desserte nord-sud :

- au sud-ouest : les installations actuelles du terminal transmanche et de la zone de contrôle tourisme existants,
- au nord-est : le nouveau terminal Nord et la nouvelle zone de contrôle fret.





Aperçu des voies de circulation à l'intérieur du futur port

Source : CCI Calais

Les accès au port

Les dessertes routières

Les accès routiers répondront à deux types de besoin :

- l'intégration de la liaison transmanche aux infrastructures à l'échelle européenne de la manière la plus directe possible, ce qui permet également d'éviter la traversée de la ville par les flux de poids lourds ;
- l'usage de la liaison transmanche comme outil de développement pour la ville : tourisme, hôtellerie, achats et également valorisation des sites industriels.

Les terminaux transmanche seront accessibles facilement dans les deux sens depuis:

- le réseau autoroutier national via la rocade Est de Calais, qui est dimensionnée pour recevoir quantitativement ce trafic ;
- le centre-ville de Calais, par l'intermédiaire du carrefour giratoire dénivelé, point d'accès au terminal maritime actuel, relié à la ville par l'avenue du Commandant Cousteau.

Aménagement des circulations intérieures

A l'intérieur du port, le réseau de dessertes routières devra répondre aux besoins de déplacement liés à la nouvelle organisation du port de Calais. Il sera notamment prévu :

- de nouvelles circulations pour le trafic transmanche articulées autour du viaduc de desserte Nord-Sud. Cet autopont* porterait 4 voies à double sens, sur une longueur entre terminaux d'environ 800 mètres ;
- un réseau de voiries et viaducs indépendants assurant la collecte et la distribution des véhicules des différents terminaux vers la rocade ou le centre-ville ;
- des accès spécifiques pour les exploitants et les convois exceptionnels ;
- un maillage de dessertes portuaires pour les terre-pleins destinés au trafic roulier et au commerce conventionnel (mailles de 200 à 300 mètres adaptables à l'organisation des stockages).

Les accès piétons et cyclistes

Dans un premier temps, l'accès piétons serait sensiblement identique à l'existant. A terme, en liaison avec le déplacement de l'activité Navires à Grande Vitesse dans l'arrière-port, il sera envisagé une solution d'accès au port via un "pôle piétons" aménagé à proximité du pont Vétillart, et donc du centre-ville.

Dans le cadre de l'aménagement de la véloroute du Littoral, le terminal des ferries pourrait être directement desservi par une antenne (continuité de l'itinéraire Londres-Charleroi).

L'accès ferroviaire

L'accès ferroviaire existant, d'une capacité de 11 trains par jour, sera modernisé pour augmenter sensiblement sa capacité à moyen terme.

A long terme, le port de Calais pourrait être relié à la ligne Calais - Dunkerque par une voie à l'est au niveau de Marck, évitant le passage par la gare de Calais et la zone industrielle des Dunes. Des embranchements desserviront les terre-pleins des Terminaux Nord et Est, et de nouveaux faisceaux ferroviaires seront construits sur les terre-pleins Nord.

Plan de la véloroute du Littoral

- Variante
- Antenne
- Itinéraire non régional
- Equipements et infrastructures de transport**
- Gare ou point d'arrêt TER
- Réseau ferré
- Réseau routier
- Limites administratives**
- Commune
- Communauté de communes
- Communauté d'agglomération



LA DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT DE CALAIS

La desserte s'effectue à partir de la gare de Calais par une voie dite "voie-mère" (en jaune sur le schéma), voie unique, non électrifiée, sans signalisation, comportant 14 passages à niveaux (PN).

Le schéma montre en rouge et grenat le triangle des Fontinettes permettant la connexion de la gare de Calais avec, à l'Ouest, le faisceau de Fréthun et la ligne de Boulogne-sur-Mer, à l'est la ligne de Dunkerque et vers le sud la ligne d'Hazebrouck.

Une expertise conjointe Région - RFF a mis en évidence les éléments suivants concernant la voie-mère :

- dans sa configuration actuelle, elle ne permet pas d'acheminer le trafic ferroviaire prévisible à terme ;
- des aménagements de modernisation (amélioration de la voie, suppression de passages à niveau et automatisation de ceux restants) le permettraient.

Cependant pour acheminer le trafic prévisible, il faut, en plus d'une voie-mère modernisée :

- que le réseau vers Boulogne-sur-Mer, Dunkerque et Hazebrouck puisse absorber le trafic fret* supplémentaire projeté ;
- que le faisceau et les voies sur le port (respectivement en bleu ciel et vert sur le schéma) ainsi que les aires de stockage permettent de traiter dans les temps impartis les trains à l'arrivée et au départ.

L'accroissement des trafics TER sur l'ensemble de la région ne permet sans doute pas d'accroître les dessertes fret pendant plusieurs heures de la journée (étude en cours), et la restriction des plages horaires de dessertes permises par le réseau peut conduire à saturer le faisceau et les voies ferrées du port. Des études sont en cours pour affiner les deux points précédents, mais il semble vraisemblable que, si la voie-mère modernisée permet d'acheminer le trafic ferroviaire envisagé, son approvisionnement par le réseau et les conditions de traitement des trains sur le faisceau et les



voies ferrées du port en minoreront sa capacité effective.

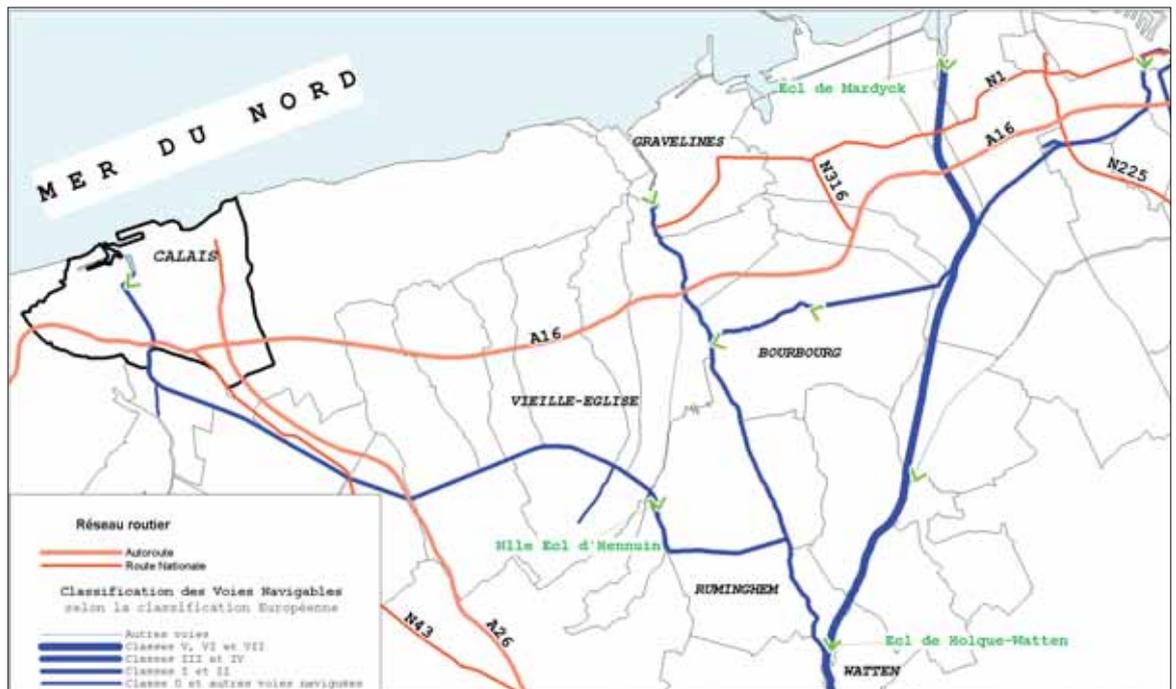
Par ailleurs, et ce point ne doit pas être négligé, les travaux d'aménagement à réaliser et la circulation de plusieurs trains de marchandises entre 6 h et 22 h auront un impact sur le cadre de vie, compte tenu de l'environnement urbain de la desserte. Des mesures nécessaires devront être prises vis-à-vis du bruit créé (une étude sur l'identification des points noirs est en cours, initiée dans le cadre d'une directive européenne).

Dans ces conditions, et si une dynamique d'acheminement ferroviaire

s'instaure, la desserte du port par une nouvelle voie-mère embranchée sur la ligne de Dunkerque pourrait se révéler mieux à même de répondre à l'ensemble des problématiques malgré son coût plus élevé (quelques dizaines de millions d'euros).

Cette nouvelle desserte serait compatible avec la vision du réseau du littoral esquissée dans le Schéma Régional des Transports* et avec les projets du CPER en cours (2007-2013), qui visent notamment à une meilleure utilisation de la ligne Dunkerque-Calais, et à l'étude d'un "contournement" fret de la zone lilloise.

Réseau fluvial du littoral - Source : VNF - Nord-Pas de Calais



L'accès fluvial

Aujourd'hui le port est desservi par le canal de Calais, qui relie le bassin Carnot (accès par l'écluse de la Batellerie) à l'Aa et ainsi à l'ensemble du canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes et au canal du Nord.

- La section du canal de Calais comprise entre l'Aa et Coulogne accepte aujourd'hui des convois de 600 à 800 tonnes. Elle est utilisée par les carriers*, au départ de Coulogne, pour transporter des marchandises vers le reste de la région et vers l'Île de France (trafic de 200 000 à 400 000 tonnes ces dernières années).

L'ouverture du canal Seine-Nord permet d'envisager des trafics plus importants (du Calais vers l'Île de France) qui pourraient justifier une mise à un gabarit de 1350 tonnes au lieu des 600-800 tonnes actuelles.

- La desserte même du port (section Coulogne-écluse de la Batellerie) a un gabarit limité aux péniches de 300 tonnes. Les services des Voies Navigables de France (VNF), gestionnaire du réseau pour le compte de l'Etat, ont étudié les possibilités d'amélioration de cette desserte fluviale, sur le plan technique et économique.

Cette étude fait apparaître les éléments suivants :

- "un recalibrage de canal de Calais dans son lit actuel entre Coulogne et le Bassin Carnot est devenu impossible étant donné le degré d'urbanisation de l'agglomération calaisienne". Pour mémoire

le tirant d'air (hauteur disponible sous pont) est aujourd'hui de 3,6 mètres. L'objectif sur le réseau régional est de 5,25 mètres et tout nouveau pont doit respecter la contrainte de 7 mètres de tirant d'air ;

- "à ce jour, les études de marché n'ont pas permis d'identifier les trafics fluviaux potentiels sur le secteur aval du canal de Calais".

L'étude des services de VNF a également porté sur un nouveau tracé fluvial entre Coulogne et le port maritime, contournant la ville par l'est. Le principe d'un tel barreau fluvial était envisagé dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1978. Une analyse sommaire de coût d'un barreau de 10 km conduit à une évaluation de l'ordre de 200 millions d'euros.

A l'heure actuelle, selon VNF, "cette variante d'aménagement visant à terme à donner au projet Calais Port 2015 un hinterland* fluvial au gabarit de 1350 tonnes ne trouve pas de rentabilité économique", en l'absence de trafics fluviaux potentiels vers et depuis le port maritime de Calais.

Un nouveau barreau fluvial apparaît ainsi comme une option d'aménagement de très long terme (au-delà de 2030).

En revanche, le trafic sur la section Coulogne-Aa, en lien avec la mise en service du canal Seine-Nord, pourrait atteindre 1 million de tonnes/an d'ici 2020. Des trafics de l'ordre de 2 à 3 millions de tonnes/an garantiraient la rentabilité économique de mise à 1350 tonnes.

Un projet évolutif sur le long terme

Les aménagements du projet Calais Port 2015 se doivent d'être parfaitement adaptables sur le long terme, afin de faire face à l'évolution des trafics futurs et aux besoins correspondants. Le schéma

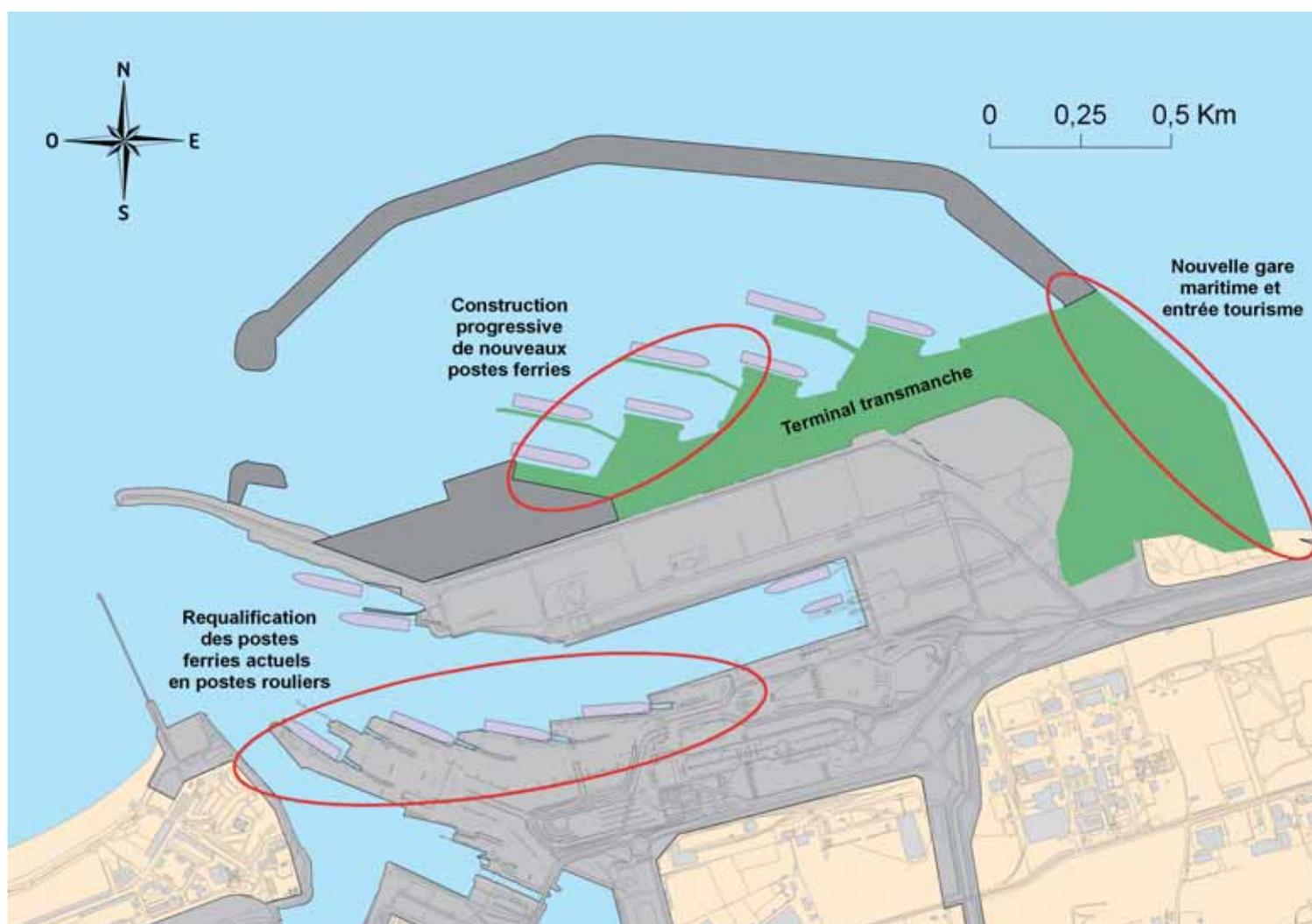
d'ensemble et son phasage de construction pourront donc être ajustés dans le temps selon plusieurs scénarii de développement possibles.

Exemples de possibilités d'évolution :

• Une solution d'aménagement dédiée exclusivement au ferry transmanche

Dans ce scénario à long terme, l'aménagement du bassin Nord se poursuivra graduellement avec la construction progressive de nouveaux postes rouliers transmanche et des revêtements de terre-pleins associés, ainsi que par la réalisation d'une nouvelle gare maritime et d'une

nouvelle zone d'accueil et de contrôle tourisme à l'est. L'activité transmanche pourra alors être transférée totalement dans le terminal Nord, les postes ferries actuels étant requalifiés en postes d'accueil pour les navires rouliers*.



• Une variante d'aménagement incluant des trafics diversifiés

Outre des activités roulières et transmanche, le projet permettra d'accueillir également d'autres types de trafics qui pourraient être amenés à se développer dans le futur, comme par exemple les caisses-mobiles, les conteneurs* ou mixtes conteneur/ roulier (Con-Ro) dans le cadre du

cabotage intra-européen ou des autoroutes de la mer. La construction d'un quai en eau profonde au nord du bassin est également possible pour l'accueil de vracs* liquides. Le schéma ci-dessous illustre cette possibilité.



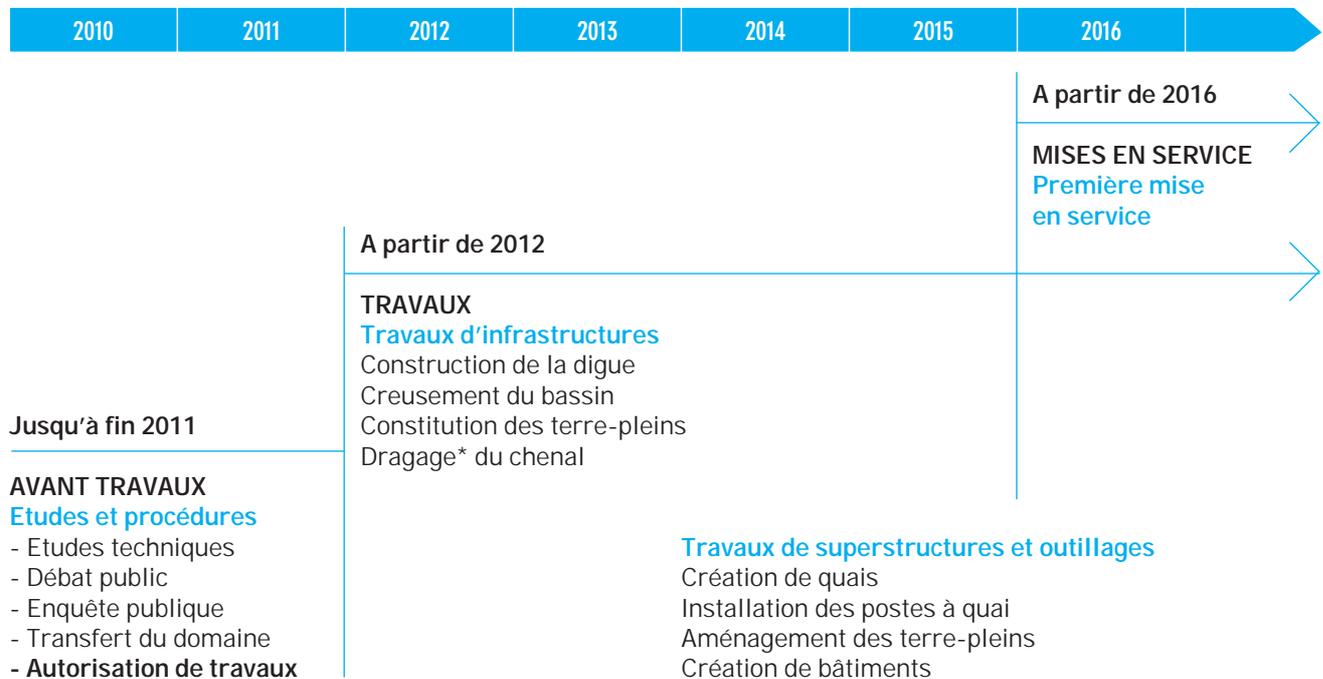
Ces différentes variantes de long terme ont été testées dans leur composante "navigation" afin de vérifier l'accessibilité nautique et la compatibilité des trafics envisagés (caboteurs, vrac liquides,

rouliers..) sur les terminaux aménagés à terme et notamment, avec la fréquence des escales du transmanche.

6.2 Les caractéristiques économiques et financières

La programmation prévisionnelle et le coût du projet

• Les étapes du projet



Les premières mises en service d'outillages de Calais Port 2015 pourraient intervenir en 2015-2016. Cela suppose qu'en 2011, la phase d'études techniques (dont l'étude d'impact), la constitution de dossiers et les procédures administratives sont menées à leur terme et débouchent sur une autorisation de travaux.

Ceux-ci démarrent par la réalisation des infrastructures (digue, bassin, terre-pleins), les superstructures et outillages étant installés au fur et à mesure de la progression des activités.

• Le coût du projet

Le coût total du projet a fait l'objet d'une estimation financière. Le montant global des investissements est repris dans le tableau ci-après (valeur 12/2008). Ces investissements incluent les voiries de circulation routière et ferroviaire à l'intérieur du port (un viaduc routier, des installations terminales ferrées sur les quais...). Ils ne comprennent pas les éventuels aménagements de desserte du port, en particulier la modernisation de l'accès ferroviaire actuel ou la création d'une liaison directe par l'est avec la ligne Calais-Dunkerque. Les évaluations retiennent les hypothèses des

études de faisabilité préalablement réalisées par la CCI de Calais. Elles doivent être lues comme des **chiffres indicatifs**. En effet, la configuration exacte des ouvrages (et donc leur coût) pourra être modifiée selon le résultat des études techniques en cours ou à venir et selon les prescriptions résultant des procédures administratives et des phases de concertation.

Par exemple, le positionnement exact de la digue, sa hauteur et son profil dépendent, pour une part, des analyses hydro-sédimentaires* en cours.

	En Keuros HT	Répartition
Etudes et campagnes préliminaires	2 000	0,4 %
Digue, bassin Nord, remblais* et autres infrastructures	176 700	43,9 %
Outillages d'exploitation et autres superstructures	224 300	55,7 %
Extension terminal Ro-Ro	23 100	
Terminal transmanche Nord	107 000	
Circulations et entrée de port	94 200	
TOTAL	403 000	100 %

Les investissements d'infrastructures représentent près de 45 % du coût du projet.

Réalisés en premier, ces travaux sont marqués par la création d'une digue dont le coût est estimé à environ 120 millions d'euros (2/3 des dépenses d'infrastructures).

Les investissements d'outillages et autres superstructures avoisinent 55 % du coût du projet. Ils incluent la création de 4 postes au terminal transmanche Nord pour 73 millions d'euros (20 millions d'euros par poste ferry et 13 millions d'euros pour un poste "lay-by*" / croisière).

Ces postes pourront être installés au fur et à mesure de la progression du trafic. Une première mise en service devrait intervenir d'ici 2015/2016.

Parmi les travaux pour la circulation interne au port, figurent la construction d'un viaduc inter-terminaux Nord et Sud (près de 30 millions d'euros) et un aménagement paysager de l'entrée du port.

Environ 50 millions d'euros sont consacrés à l'aménagement et à l'extension de terre-pleins, indispensables à l'accueil de nouveaux trafics, notamment ceux du report modal.

Le projet présente, de plus, la caractéristique d'offrir des équipements évolutifs dont la conception permet sur le long terme d'être très flexible en terme d'aménagements complémentaires pour s'adapter aux trafics futurs. Ces adaptations de long terme ne sont pas chiffrables aujourd'hui.

En règle générale, l'exploitant des installations portuaires finance les investissements de superstructures. Quant aux infrastructures, elles relèvent de la compétence de l'autorité portuaire qui peut, via des redevances de mise à disposition, en faire supporter le financement par son délégataire.

L'économie du projet

Le projet s'inscrit dans le long terme et répond à des besoins dont le volume et la forme peuvent évoluer.

Toutefois, on peut raisonnablement penser que les échanges transmanche continueront à se développer. Sur la base de plusieurs études, des prévisions de trafics ont été calculées pour les différentes activités du port. Selon ces hypothèses, le trafic du port pourrait atteindre un volume de 13 millions de voyageurs, 2,7 millions d'ensembles routiers accompagnés, 300 000 unités de fret non accompagnés (remorques ou conteneurs*) et 300 000 véhicules neufs à l'horizon 2030.

En conséquence, le chiffre d'affaires du port pourrait connaître une évolution semblable orientée à la hausse. Celle-ci sera également fonction des choix faits en matière de tarification des activités portuaires, qui sont à replacer dans un contexte concurrentiel avec les autres ports du continent.

Sur ces bases et sous réserve d'une gestion efficiente du port, des marges de manœuvre financières devraient pouvoir être dégagées, et permettre le financement des superstructures et de tout ou partie des investissements d'infrastructures envisagés, le solde restant à la charge de la collectivité.

La part de financement des investissements d'infrastructures par les activités du port sera déterminée plus finement à un stade ultérieur du projet, avec des hypothèses de trafic, de recettes et de charges actualisées. Elle dépendra également de la répartition des rôles entre la Région et son délégataire en matière de maîtrise d'ouvrage, des choix faits en matière de portage financier, des conditions d'emprunt effectives au moment de la réalisation des investissements, etc.

Etant donné la durée d'investissement d'un tel projet (plusieurs dizaines d'années), le schéma opérationnel retenu devra assurer une certaine évolutivité, permettant par exemple le paiement, par le concessionnaire du port, d'une redevance d'usage d'infrastructures si celles-ci sont initialement financées par la collectivité. Le montant de cette redevance serait ajusté en fonction des revenus d'exploitation effectifs.

Dans le cadre de l'étude de schéma directeur du port menée par la CCI, les bureaux d'études BCEOM - Kern ont (en décembre 2006) calculé en première approche, la rentabilité économique du projet. Le taux de rentabilité interne du projet (TRI) ressortait à 17,5 %.

En intégrant une augmentation des coûts de travaux de 10%, et une baisse conjointe du niveau d'EBE (Excédent Brut d'Exploitation) et du niveau des trafics de 20%, le TRI restait supérieur à 10%, soit largement au-delà des 4%, seuil minimum requis pour les projets d'infrastructures. Ces calculs seront actualisés.

Le mode de financement et d'exploitation

Le schéma opérationnel du projet Calais Port 2015 devra définir et répartir les rôles de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures d'une part, et celle des superstructures d'autre part. Il précisera aussi les modalités de portage financier des investissements à réaliser ainsi que les conditions

d'exercice du rôle d'exploitant du port (désignation et contrat entre la Région, propriétaire du port et l'exploitant-délégué).

Le montage juridico-financier sera décidé sur la base de critères et facteurs tels que :

- la concrétisation des projets d'évolution des concessionnaires actuels ;
- les incidences comparées de chaque solution au niveau social et économique ;
- les avantages et inconvénients des différentes formules envisagées pour le budget de l'institution régionale ;
- la situation des solutions juridiques proposées au regard des lois françaises et du droit européen.

Par ailleurs, ce n'est qu'au vu du résultat des procédures réglementaires obligatoires et des études qu'elles requièrent (étude d'impact, de rentabilité socio-économique), que les données financières du projet pourront être établies avec suffisamment de précision pour apprécier les équilibres économiques propres aux différentes solutions en matière de schéma opérationnel.

En conséquence, il est prématuré à ce stade pour la Région de choisir précisément un schéma opérationnel pour le projet Calais Port 2015. Quel que soit le schéma opérationnel retenu, les bases budgétaires de la Région, sa capacité d'emprunt et les ressources tirées de l'exploitation du port permettent de mobiliser les moyens financiers nécessaires à la réalisation de Calais Port 2015.